

POLITICI EUROPENE PENTRU ROMÂNIA. REPERE PENTRU POLITICA MARITIMĂ INTEGRATĂ

Dr. Mariana COJOC^{*}

European policies for Romania. Landmarks in point of Integrated Maritime Policy

Abstract: Beginning with 2007, the Faculty of History and Political Sciences, „Ovidius” University of Constanta launched a series of debates, scientific activities under the title: European policies for Romania. In this respect, on the 29th of May 2007 the Senate Hall hosted the following debate with the naming: The Green Card of Maritime Policy – Toward a future maritime policy in point of the Union: a European perspective concerning oceans and seas was set for debate for a period of an year.

The purpose of the document can be labeled as realistic: „This Green Card intends to launch a debate in respect of a future Maritime Policy of EU that would eventually approach the oceans and seas in a holistic manner. It is important to emphasize the fact according to which the above-mentioned Green Card will stress the continual use of the benefits possible only by means of respect among them in a moment in which their resources are threatened by severe pressures and our technological abilities to exploit them that seem to undergo a process of advance.. The accelerated reduction of marine biodiversity, due to pollution, the impact on climate changes and over-fishing represent particular alarm signs that cannot be ignored.

The Green Card is based on the existing policies and initiatives of the European Union that are combined with Lisbon strategy that intend to reach a certain equilibrium between economic, social and environment dimension of lasting development.

Moreover, The Green Card is expected to contribute to a new awareness from the side of European citizens as regards the importance of their maritime heritage, the significance of oceans in people’s lives and their potential to determine welfare and economic opportunities”, starting from the idea expressed in the Introduction of the document that stipulates the following:

„It is estimated that a figure of about 3 and 5% from the Gross domestic product is generated by the maritime industries and services and not including the value of raw material such as oil, gas or fish. Maritime regions totals more than 40% of Gross Domestic Product”.

On 10th of October 2007 the following document The Communication of the Commission toward the European Parliament, Council, Economic and Social European Committee and the Committee of Regions. The conclusions regarding the European maritime policy that included the „astonishing reactions” (...) „as well as the magnitude of participation in point of the process of consultation”. In fact, at that time, The Commission published the „An integrated maritime policy in point of the European Union”. It is important to mention the conclusions of the General Affairs Council and External Relations from the 16-17th of November 2009 that recognized “the advance of the last two years in the field of integrated maritime policy” along with the integrated approval of maritime affairs. The integrated maritime policy involves, according to the

^{*} Conf. Univ. dr. Facultatea de Istorie și Științe Politice, Universitatea „Ovidius” Constanța.

Regulation Proposal of the European Parliament and the Establishing Council of a program as regards the support of continual development of an integrated maritime policy (29th of October 2010) the promotion of a pansectorial approach of maritime governess, thus, „encouraging the identification and exploit of synergies from all EU policies that refer to oceans, seas, coast regions and maritime zones, particularly the policies that involve fields such as environment, maritime transport, energy, research, industry, fishing and regional policies”.

Further on, the author mentions the fact according to which on 10th of June 2009 the Commission has launched the Strategy in point of the development as regards the Baltic Sea region, being based on the following characteristics: environment sustainability, the promotion of innovation, accessibility, safety, the Commission thus suggesting the support of this cooperation by means of already existing initiatives such as the Northern Dimension”, concerted policy for EU, Russia, Norway and Iceland, given that the above mentioned strategy was the first global strategy elaborated by EU.

If one takes into consideration that historical details were not quite displayed is important to stress the fact according to which the author supports the idea of Romania as the country that possesses a valuable tradition as regards the management of maritime and Danubian area by just referring to the Romanian maritime ports starting with the second half of the XIX century and the first half of the XX century, tradition that, unfortunately, nowadays seems not to interest or, more likely, to count for the markers. In this context, the debate of the European document that had been launched in 2006 determined the appearance of various opinions of the teaching staff from different Romanian research centers, representatives of national institutions that might be significant for the support of a real Integrated Maritime Policy.

Începând cu anul 2007, Facultatea de Istorie și Științe Politice, Universitatea „Ovidius” Constanța, a lansat seria dezbaterilor intitulate generic: *Politici europene pentru România*. În acest sens, la 29 mai 2007, în Sala Senatului a Universității s-a desfășurat manifestarea științifică: *Cartea Verde a Politicii Maritime – Către o viitoare politică maritimă pentru Uniune: o viziune europeană privind oceanele și mările*.

Documentul a fost lansat spre dezbateri timp de un an, odată cu adoptarea acestuia de către Comisia Europeană la 7 iunie 2006. Scopul său, după cum se poate observa din text este unul de factură pur realistă: „Această *Carte Verde* intenționează să lanseze o dezbateri cu privire la o viitoare Politică Maritimă a U.E., care să trateze oceanele și mările într-o manieră holistică. Va sublinia faptul că, folosirea continuă a beneficiilor pe care le oferă acestea va fi posibilă numai printr-un profund respect pentru ele, într-un moment în care resursele lor sunt amenințate de presiuni severe și de abilitățile noastre tehnologice din ce în ce mai mari de a le exploata. Reducerea accelerată a biodiversității marine, în mare parte din cauza poluării, impactului schimbărilor climatice și pescuitului exagerat reprezintă semnale de alarmă pe care nu le putem ignora.

Cartea Verde se fundamentează pe politicile și inițiativele U.E. existente și se îmbină cu *Strategia Lisabona*. Caută să atingă echilibrul între dimensiunile economice, sociale și de mediu ale dezvoltării durabile.

De asemenea, *Cartea Verde* speră să contribuie la o nouă conștientizare din partea cetățenilor europeni în ceea ce privește măreția moștenirii lor maritime, importanța oceanelor în viețile lor și potențialul continuu al acestora de a ne furniza o mai mare bunăstare și oportunități economice¹, pornind, în fapt, de la ideea conturată clar în *Introducerea* documentului unde se precizează că: „Se estimează că între 3 și 5% din Produsul Intern Brut al Europei este generat de industriile și serviciile marine, fără a se include valoarea materiilor prime, cum ar fi uleiul, gazul sau peștele. Regiunile maritime totalizează mai mult de 40% din PIB”².

La 10 octombrie 2007, a fost prezentat documentul intitulat *Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor. Concluziile consultării privind politica maritimă europeană*³ în care au fost subliniate „reacțiile extraordinare” (...) „cât și amploarea participării la procesul de consultare, fiind fără precedent”⁴. În fapt, la acea dată, Comisia a publicat documentul „*O Politică Maritimă Integrată pentru Uniunea Europeană*”⁵. Pe aceeași linie, amintesc și concluziile Consiliului Afaceri Generale și Relații Externe din 16-17 noiembrie 2009, în care au fost recunoscute „progresele obținute în ultimii doi ani în domeniul Politicii Maritime Integrate” fiind aprobată abordarea integrată a afacerilor maritime⁶. Politică Maritimă Integrată presupune, potrivit *Propunerii de Regulament al Parlamentului European și al*

¹ Green Paper, *Towards a future Maritime Policy for the Union : a European vision for the oceans and seas, How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean*, attributed to Arthur C. Clarke {SEC(2006) 689}/* COM/2006/0275 final */; Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, *Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the Oceans and Seas*/* COM/2006/0275 final */ http://eurlex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=en&type_doc=COMfinal&an_doc=2006&nu_doc=275

² *Ibidem*.

³ COM(2007) 574 final, Bruxelles, 10.10.2007. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, *Conclusions from the Consultation on a European Maritime Policy* {COM(2007) 575 final} {SEC(2007) 1278} {SEC(2007) 1279} {SEC(2007) 1280} {SEC(2007) 1283} http://eurlex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=en&type_doc=COMfinal&an_doc=2007&nu_doc=574

⁴ *Ibidem*.

⁵ COM(2007) 575, *Cartea albastră. An Integrated Maritime Policy for the European Union*, COM(2007) 575 final of 10.10.2007 and SEC(2007) 1278 of 10.10.2007.

⁶ IP/09/XXX, Bruxelles, 17 noiembrie 2009, *Consiliul, pregătit să sprijine trecerea politicii maritime integrate într-o nouă fază*; European Commission, Marine Data Infrastructure, Framework Service Contract, No. FISH/2006/09 – LOT2, *Final Report submitted to DG Maritime Affairs & Fisheries, November 2009*, prepared by Stephen Hodgson, Iain Pollard, Jerome Ravetz, Peter Van der Velde, Melanie Vilarasu, Tracy Cambridge, Stephanie Good, Conor Okane, Carole White, Colin Barnes, checked/approved by: Ian Payne. http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/subpage_mpa_en.html

Consiliului de instituire a unui program de susținere a continuării dezvoltării unei politici maritime integrate (29 octombrie 2010) promovarea unei abordări pansectoriale a guvernanței maritime, „încurajând identificarea și exploatarea sinergiilor dintre toate politicile U.E. care privesc oceanele, mările, regiunile de coastă și sectoarele maritime, și anume, politicile din domenii precum mediul, transportul maritim, energia, cercetarea, industria, pescuitul și politicile regionale”⁷.

De asemenea, menționez faptul că la 10 iunie 2009 Comisia a lansat *Strategia pentru impulsivarea dezvoltării regiunii Mării Baltice* bazată pe coordonatele: durabilității mediului, promovarea inovării, accesibilitate și atractivitate (îmbunătățirea rețelilor de transport), siguranță, Comisia recomandând încurajarea acestei cooperări prin intermediul unor inițiative deja existente, precum Dimensiunea nordică”, politica fiind comună pentru U.E., Rusia, Norvegia și Islanda, în condițiile în care strategia menționată a fost prima strategie globală elaborată de U.E. la nivelul unei macroregiuni⁸.

Fără a intra în amănunte de natură istorică, menționez că România este „deținătoarea” unei valoroase tradiții în gestionarea spațiului maritim și dunărean, dacă facem trimitere doar la rolul porturilor maritime românești începând cu a doua jumătate a secolului XIX și prima jumătate a secolului XX, deținut în cadrul comerțului exterior propriu, tradiție de care, din păcate, în zilele contemporaneității mult prea „agitată”, pare că nu interesează pe cineva sau, mai precis, nu pare a conta pentru factorii de decizie⁹. În acest context, dezbaterea documentului european lansat în 2006, a prilejuit relevarea diverselor opinii ale reprezentanților mediului universitar/academic din diferite centre de cercetare din România și, desigur, a reprezentanților diverselor instituții naționale, specialiști ce pot conta în susținerea unei reale Politici Maritime Integrate... viitoare...

⁷ COM(2010) 494 final, 2010/0257 (COD), Bruxelles, 29.9.2010. *Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui program de susținere a continuării dezvoltării unei politici maritime integrate*. Expunerea de motive.

⁸ IP/09/893, Bruxelles, 10 iunie 2009, *Comisia Europeană lansează o strategie pentru a impulsiona dezvoltarea regiunii Mării Baltice*.

⁹ Am limitat aria temporală a evoluției porturilor maritime românești doar la finalul secolului XIX și prima jumătate a secolului XX deoarece trimiterea/comparația lansată are la bază identificarea sistemului politic, mai precis, democratic. Pentru detalii: Mariana Cojoc, *Relațiile internaționale și comerțul exterior al României la începutul secolului XXI*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, tom X, Constanța, 2008, pp. 89-102.

DOCUMENT

***Cartea Verde a Politicii Maritime – Către o viitoare politică
maritimă pentru Uniune: o viziune europeană privind oceanele și mările
Dezbattere – 29 mai 2007***

Lista participanților: prof.univ.dr. Marian Cojoc, decan, Facultatea de Istorie și Științe Politice; prof.univ.dr. Iolanda Țighiliu, prodecan, Facultatea de Istorie și Științe Politice; conf.univ.dr. Florin Anghel, Secretar științific, Facultatea de Istorie și Științe Politice; lect.univ.dr. Mariana Cojoc, Facultatea de Istorie și Științe Politice; prof.univ.dr. Daniela Bușă, cercetător științific, Institutul de Istorie „Nicolae Iorga”, București; prof.univ.dr. Valentin Ciorbea, Facultatea de Istorie și Științe Politice; Excelența Sa dl. Haluk Agça, Consul General al Republicii Turcia la Constanța; Mirela Chiurtu, expert, Direcția Generală Afaceri Europene și Relații Internaționale, Ministerul Transporturilor; Alina Sîrbu, consilier juridic, Direcția Generală Afaceri Europene și Relații Internaționale, Ministerul Transporturilor; Mădălina Gheorghiu, consilier Afaceri Europene, Direcția Generală Navală. Ministerul Transporturilor; Adrian Nicolaescu, subprefect, Județul Constanța; Ani Merlă, administrator Asociația Zonei Metropolitane Constanța; economist Mariana Gâju, primar al comunei Cumpăna; Laurențiu Zamfir, director adjunct, Căpitănia Zonală Constanța; Iulian Șuhani, Administrația Canalelor Navigabile Constanța; Mihai Daraban, președinte al Camerei de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța; Comisar Laurențiu Costache, Inspectoratul Județean al Poliției de Frontieră Constanța; Adrian Mihălcioiu, lider al Sindicatului Liber al Navigatorilor, reprezentant ITF în România; conf.univ.dr. Dominuț Pădureanu, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” Constanța; conf.univ.dr. Virgil Ene-Voiculescu, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”; doctor Vasile Pătrașcu, director adjunct al Institutului Național de Cercetare-Dezvoltare Marină „Grigore Antipa” Constanța; dr. Virgil Coman, director, Arhivele Naționale, filiala Constanța; Căpitan – comandor dr. Olimpiu Manuel Glodarenco, director al Muzeului Marinei Române, Constanța; asist.univ.drd. Monica Daniela Coroiu, Facultatea de Litere, specializarea Jurnalism, Universitatea „Ovidius”.

Organizator: Facultatea de Istorie și Științe Politice, Universitatea “Ovidius” Constanța: prof.univ.dr. Marian Cojoc, conf.univ.dr. Florin Anghel, conf.univ.dr. Daniel Flaut, lect.univ.dr. Marioara Cojoc, lect.univ.drd. Marius Cojocaru, lect.univ.drd. Cristian Moșnianu, lect.univ.drd. Oana Tătaru, asist.univ.drd. Daniel Citirigă, asist.univ.drd. Mihaela Melinte, asist.univ.drd. Enache Tușa, asist.univ.drd. Monica-Daniela Coroiu, referent dr. Mădălina Voinea. Menționez faptul că, invitații sunt prezentați cu gradul didactic și/sau funcția deținute la data de 29 mai 2007.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Bună ziua și bine ați venit! Iată că „recidivăm”, pentru a folosi un termen strict juridic, de această dată printr-o manifestare – dezbateri dedicată unui document a cărui vechime nu este foarte mare, dar care, categoric, este de mare actualitate, intitulat *Cartea Verde a Politicii Maritime – Către o viitoare politică maritimă pentru Uniunea Europeană: o viziune europeană privind oceanele și mările*. Este o șansă deosebită pentru noi pe care ne-am propus să nu o ratăm! În consecință, iată că, din ceea ce am înțeles, din semnalele primite de la instituțiile pe care le-am contactat până acum, ar fi prima dezbateri de acest gen, la nivel național, în momentul de față. Probabil că vor urma și altele pe această linie.

Cum probabil deja ați remarcat, Facultatea de Istorie și Științe Politice a făcut, dacă vreți, o preocupare constantă din această tendință de a dezbate toate aceste documente de maximă importanță pentru o manifestare dedicată unui eveniment sau altul. Vreau să vă mulțumesc pentru această prezență consistentă, mai ales a celor care sunt în specialitate și să-mi permiteți în continuare să prezint lista participanților, cu mulțumirile anticipate pentru că, iată!, au dat curs solicitării noastre.

Aș începe cu prezidiul. De la stânga la dreapta, îl avem pe domnul Mihai Daraban, președintele Camerei de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța, care sunt convins că nu mai are nevoie de alte prezentări dincolo de ceea ce știm că face de atâta vreme în domeniile enumerate aici. Tot între invitați, remarcăm prezența în prezidiu a domnului director adjunct al Institutului Național de Cercetare-Dezvoltare Marină „Grigore Antipa” din Constanța, domnul cercetător dr. Vasile Pătrașcu. Vă mulțumesc că ați venit! Continuăm cu doamna prodecan, prof.univ.dr. Iolanda Țighilui; domnul conf.univ.dr. Florin Anghel, secretar științific al facultății noastre. În continuare, aș merge pe această linie: doamna profesor universitar doctor Daniela Bușă, cercetător științific I la Institutul de Istorie „Nicolae Iorga”, pe care o cunoaștem pentru deosebita acribie științifică în domeniu; de asemenea, domnul profesor universitar doctor Valentin Ciorbea, domnișoara Mirela Chiurtu, expert la Direcția Generală Afaceri Europene și Relații Internaționale, Ministerul Transporturilor, domnișoara consilier juridic Alina Sîrbu, Direcția Generală Afaceri Europene și Relații Internaționale, Ministerul Transporturilor. De asemenea, vă mulțumim că ați putut să veniți, domnișoara Mădălina Gheorghiu, consilier Afaceri Europene, Direcția Generală Navală, Ministerul Transporturilor; Doamna Ani Merlă, din cadrul Primăriei Constanța, administrator al Asociației Zonei Metropolitane Constanța. Vă mulțumim că ați venit! Continuând: domnul Laurențiu Zamfir, director adjunct al Căpităniei Zonale Constanța, doamna primar al comunei Cumpăna, economist Mariana Gâju.

Am insistat să vină în prezidiu domnul subprefect Adrian Nicolaescu dar, cu aceeași modestie pe care o cunoaștem, a refuzat categoric, spunând că

este locul specialiștilor de a se încadra în această ecuație. Bine ați venit, domnule subprefect! De asemenea, vi-l prezint pe domnul Iulian Șuhani, din partea Administrației Canalelor Navigabile Constanța. De la Poliția de Frontieră ne onorează cu prezența domnul comisar Laurențiu Costache, bine ați venit! Lângă dumnealui se află liderul Sindicatului Liber al Navigatorilor, reprezentant ITF, domnul Adrian Mihălcioiu! Vă mulțumesc că ați venit! La stânga noastră, domnul conferențiar doctor Virgil Ene-Voiculescu, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”; lângă domnia sa, domnul conferențiar universitar doctor Dominuț Pădureanu, un istoric cu preocupări aparte pentru tot ceea ce a însemnat arealul Mării Negre și, în mod deosebit, Insula Șerpilor. Bine ați venit, domnule profesor! În continuare, domnul căpitan-comandor doctor Olimpiu Manuel Glodarenco, director al Muzeului Marinei Române. Bine ați venit! Nu în ultimul rând, doamna lector universitar doctor Mariana Cojoc și domnișoara asistent universitar doctorand Monica-Daniela Coroiu, Facultatea de Litere, specializarea *Jurnalism*.

Acestea fiind zise, permiteți-ne să ne introducem în materia propriu-zisă. Va fi o dezbatere pe care noi o dorim antrenantă și deloc plictisitoare, centrată pe ceea ce am anunțat mai devreme, adică pe importanța documentului *Cartea Verde a Politicii Maritime*. Cu siguranță că sunt specialiști în cunoștință de ceea ce conține documentul. Pe de altă parte, în mapa dumneavoastră veți găsi o serie întreagă de alte materiale, printre care și un chestionar privind desfășurarea concretă a dezbaterii noastre. Eu mi-aș permite să spun două vorbe, numai atât, și apoi să rog colegii mei mult mai în temă să preia această inițiativă a ducerii pe mai departe a discuției.

Importanța documentului este din multe puncte de vedere – mărturisesc că am răsfoit documentul, altminteri destul de amplu – una extrem de relevantă pentru spațiul nostru. Suntem în Dobrogea, suntem la malul Mării Negre și știm că, de-a lungul istoriei, această așezare a reprezentat enorm de mult pentru noi. Documentul însă, dacă e să citez din el, ne relevă și alte aspecte. „90% - se mai spune în document - din comerțul exterior al Uniunii Europene și peste 40% din comerțul interior utilizează transportul pe mare”. Este și motivul pentru care ați observat, între participanți sunt și reprezentanți ai Ministerului Transportului și reprezentanții zonali în domeniu. Aceste prezențe notabile ne vor susține argumentația. „Supremația Europei în această industrie globală este certă - se subliniază în document - totalizând 40% din flota mondială. 3,5 miliarde de tone marfă pe an și 350 de milioane de pasageri trec prin porturile europene, se spune în document. Aproximativ 350 de mii de persoane lucrează în porturi și în servicii conexe și, împreună, generează o valoare adăugată de 20 de miliarde €”. O sumă fantastică. Transportul maritim este un catalizator pentru alte sectoare, în principal pentru construcția navală și echipamentul marin. Sunt, dacă vreți, două-trei fraze suficient de motivante pentru a da curs în momentul de față unei dezbateri autentice.

În continuare, o rog pe doamna prodecan Iolanda Țighiliu să ne spună câteva lucruri legate de ceea ce, în fapt, reprezintă Facultatea noastră la nivelul acestor preocupări; după care se pregătește domnul secretar științific Florin Anghel, intrând de această dată în tema propriu-zisă a manifestării. Doamna prodecan, aveți cuvântul!

Prof.univ.dr. Iolanda Țighiliu:

Distinși oaspeți, în numele Facultății, alături de domnul decan, domnul secretar științific și de ceilalți colegi, vă spun „Bun venit în casa noastră!” Facultatea de Istorie și Științe Politice, deși este o facultate tânără, este extrem de dinamică, cum sunt de altfel și orașul Constanța și portul Constanța. În special noua secție de *Științe Politice* are un dinamism cu totul excepțional! Mă bucur foarte mult, pentru că sunt colegii noștri mai tineri care au energie, dorință de afirmare și de a face lucruri frumoase împreună! De asemenea, probabil că unii dintre dumneavoastră cunosc faptul că în Facultatea noastră ființează două centre de cercetare acreditate de Ministerul Educației, de C.N.C.S.I.S.: este vorba de *Centrul de Studii și Cercetări ale Istoriei și Civilizației zonei Mării Negre (secolele XIX-XXI)* și, iată, că această activitate are conexiuni și cu acest Centru, care are deja o activitate reductabilă în plan științific și, mai noul *Centru de Studii Eurasiatice*, care și propune să-și lărgască sfera de cercetare din perspectiva globalizării și către alte zone.

Nu demult, a avut loc o dezbatere privind *Raportul Tismăneanu*, organizată tot de secția de Științe Politice a Facultății noastre și, iată, așa cum remarca și domnul decan, la nici o lună și jumătate, mai tinerii noștri colegi vin cu această nouă ofertă, cu această dezbatere pe probleme extrem de acute. Eu nu sunt specialist în această problemă, vă îmbrățișez doar ca gazdă a acestei Facultăți alături de colegii mei și, sigur, îi las pe cei care sunt specialiști de renume să dezbată această problemă de strictă actualitate. Vă doresc succes și vă așteptăm în continuare la acțiunile Facultății noastre!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Vă mulțumim, doamna profesoară! În continuare, domnule conferențiar Florin Anghel, vă rog să preluați ștafeta!

Conf.univ.dr. Florin Anghel:

În primul rând, și eu vreau să vă mulțumesc din partea conducerii facultății că ați găsit timpul necesar pentru a participa la această dezbatere! Sper ca aceste concluzii la care vom ajunge la capătul zilei să fie folositoare pentru noi toți și pentru zona de interes pe care o reprezentați. Așa cum aminteau vorbitorii mei de dinainte, Facultatea de Istorie și Științe Politice nu este la prima provocare. Acum o lună și jumătate, aproape, am demarat în spațiul de discuție național o dezbatere referitoare la *Raportul Tismăneanu*.

După aceea, sub titlul *Politici europene pentru România*, ne-am gândit să alegem dintre problemele cele mai importante pe care le presupune integrarea României în Uniunea Europeană pe acelea care ne reprezintă cel mai bine în zona noastră geografică și prima dintre ele nu putea fi alta decât politica maritimă și, mai precis, politica maritimă a Uniunii Europene. De aceea, sunt extrem de încântat că cea mai mare parte dintre aceia care au un interes și o preocupare pentru aceste lucruri au venit în mijlocul nostru și, încă o dată, vreau să le mulțumesc! De asemenea, aș vrea ca să vă informez că sperăm ca la sfârșitul reuniunii noastre să ajungem la câteva concluzii. De asemenea, pot să vă anunț că ceea ce facem acum este un prim pas, pentru că în mod limpede nu vom rezolva toate problemele pe care ni le-am propus și vom avea, sper, o alta serie de întâlniri. Poate, dacă îmi permiteți un termen – *think tank*, este mai aproape de ceea ce dorim a fi! La capătul dezbaterii, poate, vom reuși să găsim acea soluție pe care să o înaintăm autorităților competente în materie, și la nivel național, și la nivel local.

Cu aceste cuvinte, încă o dată mulțumindu-vă pentru faptul că ați venit aici, unii chiar din afara Constanței, sunt ferm convinși că vom avea succes și puteți fi siguri că, dacă s-a întâmplat, se întâmplă, sau se va întâmpla ceva de importanță națională sau locală, Facultatea de Istorie și Științe Politice a Universității „Ovidius” va fi în măsură să organizeze o dezbatere pe orice temă credeți sau credem că are un impact politic, științific sau de oricare altă natură. Succes și sper că vom avea succes! În continuare, dacă domnul decan îmi permite, am să dau cuvântul colegei mele, doamna lector doctor Mariana Cojoc, cea care, în sfârșit, vă va pune în temă cu raportul pe care îl analizăm astăzi. Mulțumesc!

Lect.univ.dr. Mariana Cojoc:

Mulțumesc foarte mult, domnule Anghel! O foarte scurtă introducere pentru studenții noștri și pentru cei care abia acum au luat contact cu acest document. Este vorba despre faptul că, anul trecut, la 7 iunie 2006, Comisia Europeană a lansat spre dezbatere *Cartea Verde a Politicii Maritime*.

Carte Verde reprezintă, de fapt, un document lansat de Comisia Europeană spre dezbatere statelor membre. Această *Carte Verde* va fi urmată, și reprezentantele noastre de la Ministerul Transporturilor ne vor sublinia acest lucru, de o *Carte Albă*. Ceea ce vreau să punctez, și nu vreau să vă rețin foarte mult, este faptul că această *Carte Verde - Către o Politică Maritimă pentru Uniune* a avut la bază o documentație extraordinar de serioasă. În cele 60 de pagini sunt cuprinse o serie întreagă de documente, nu mai puțin de 12 *corpus*-uri de documente, care acoperă o paletă extraordinar de largă a problematicilor, pentru că tot ceea ce înseamnă *afaceri maritime* în momentul de față în Uniunea Europeană vizează pescuitul, transporturile, mediul, energia, cercetarea, industria, politica regională, competiția, securitatea și justiția, politicile sociale, relațiile externe, sănătatea, protecția consumatorului. Deci, toate aceste puncte se

regăsesc, într-o formă sau alta, în *Cartea Verde*, în documentul pe care dumneavoastră îl aveți în mapă.

Ceea ce este deosebit de interesant și pentru noi, ce am depășit momentul anului 2007, în suportul de document nr. 11 se regăsește și un chestionar la care și România a răspuns. Potrivit răspunsurilor României, instituțiile responsabile cu implementarea politicii maritime sunt: Ministerul Transporturilor Construcțiilor și Turismului, așa cum era în 2006, Autoritatea Navală Română, administrațiile portuare, Poliția de Frontieră, Institutul de Cercetare-Dezvoltare Marină „Grigore Antipa”. De subliniat faptul că există un punct în acest suport de document nr. 11 care se numește „Tradiție și moștenirea tradițiilor navale”, în care găsim muzeele care se ocupă cu popularizarea a ceea ce înseamnă tradiție maritimă sau marină. Aici voi sublinia faptul că Muzeul Marinei Române din Constanța nu se regăsește. În ceea ce privește importanța sectorului maritim pentru România, țara noastră a bifat o serie întreagă de elemente care îi aduc puncte în ceea ce privește importanța sectorului maritim. Sunt 17 puncte în acest chestionar. România a bifat doar „dezvoltare portuară”, „construcții” și „pescuit”. Punctez ca exemplu, faptul că Germania s-a arătat interesată de toate reperele chestionarului european.

Primul comunicat pe care-l dă Ministerul Integrării Europene cu privire la politica maritimă îl găsim pe 21 septembrie 2006 și, aici, se subliniază faptul că „România este interesată să-și facă vocea auzită și să participe la procesul de consultări și dezbateri inițiat de Comisia Europeană”. Mai mult decât atât, se continuă în comunicat, „ale cărei principii și linii directoare de acțiune să fie aplicate și Mării Negre”. Marea Neagră apare punctual în *Cartea Verde*. De asemenea, în cadrul aceluiași comunicat din 21 septembrie 2006 se subliniază faptul că, în data de 20 septembrie, autoritățile române și-au definit poziția cu privire la câteva dintre întrebările cheie ale noii politici maritime europene. Este vorba despre oportunitatea unei politici maritime integrate și principiile care ar trebui să stea la baza acestei abordări: *competitivitate, creștere economică, dimensiunea socială*.

De asemenea, un alt punct important este reprezentat de un alt comunicat de presă al Ministerului Integrării Europene, din 12 octombrie 2006, când doamna Anca-Daniela Boagiu, pe atunci ministrul Integrării Europene, a avut o întâlnire oficială cu Joe Borg, comisarul european pentru Pescuit și Afaceri Maritime unde, mi se pare important acest lucru, doamna Boagiu îi promite domnului comisar faptul că va crește numărul funcționarilor implicați în gestionarea acestui domeniu. Însă o creștere a numărului funcționarilor în acest domeniu nu înseamnă că ne și rezolvă problemele! Este un punct important pe dezbateră de zi și, conform aceluși chestionar pe care România l-a bifat, iată, declarațiile oficiale ale Comisiei Europene pentru direcția *Afaceri Maritime*, *România va primi aproximativ 130 de milioane de euro pentru dezvoltarea pescuitului, ceea ce va plasa țara noastră pe locul șase, în rândul țărilor care primesc fonduri pentru acest*

domeniu. Bineînțeles, după cum știm, aceste fonduri sunt preluate pe proiecte care vizează afacerile maritime.

Colegele și reprezentantele Ministerului Transporturilor vor sublinia ce s-a întâmplat în această perioadă a anului, în prima parte a anului 2007 și unde ne aflăm acum sau unde se află România acum pe analiza *Cărții maritime*. Eu nu pot să vă spun decât că această problemă este în dezbatere pe diferite comisii de lucru în cadrul Parlamentului European și, aici, aș aminti doar Comisia pentru Dezvoltare Regională. Ședința de lucru din 18 aprilie 2007 a fost una în care au fost aduse 80 de amendamente acestui document. Cel mai important din cele 80 de amendamente mi s-a părut acela care spune că „*îndeamnă Comisia și statele membre să stabilească măsura în care autoritățile locale și regionale trebuie să se implice în punerea în aplicare și supraveghere a unei politici maritime integrate și să organizeze un schimb al celor mai bune practici în ceea ce privește planificarea și gestionarea regiunilor de coastă*”. Pornind de la această idee, de la acest amendament al Parlamentului European, al Comisiei de Dezvoltare Regională, consider că nu o creștere a numărului funcționarilor care să fie implicați în această problemă, ci mai degrabă o consultare a autorităților locale cu privire la politica maritimă a României ar rezolva și ar putea produce în acest sens efecte în cadrul politicii maritime a Uniunii Europene. Vă mulțumesc foarte mult!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Mulțumim! Într-adevăr, acele semnale care au fost probabil remarcate de dumneavoastră în comunicatele din septembrie 2006 și după, ne lasă impresia unei ușoare degringolade, poate că e forțat termenul, la nivel central. Mă iartă reprezentanții ministerelor și nu numai, pentru că este vorba de Ministerul Integrării de această dată. Pe de altă parte, lipsurile constatate cred că țin mai degrabă de o defecțiune în actul comunicării efective. Să nu știi că există un muzeu de importanța celui local, singurul de genul acesta, din câte știu eu, ridicat la nivel național. Domnule Glodarenco, am dreptate?

Căpitan-comandor dr. Olimpiu Glodarenco:

Da.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Deci, problema nu se pune în sensul de a minimaliza rolul unor instituții locale care evidențiază într-un fel sau altul forma noastră de exprimare maritimă ci faptul că, acolo, undeva, „scârțâie” comunicarea. Nu e vina dumneavoastră, se înțelege, cu atât mai mult cu cât funcționarii la care făcea trimitere antevorbitorul meu cred că poartă o anumită răspundere.

În aceste repere suficient de clar exprimate, v-aș ruga să-mi permiteți să schimb un pic ordinea desfășurătorului pe care îl aveți în față și să-l rog pe domnul Mihai Daraban, președintele Camerei de Comerț, Industrie, Agricultură și Navigație Constanța să ne spună câteva cuvinte, pentru că domnia sa își cere

scuze că nu va putea să rămână până la capăt. Sunt destule probleme presante care-l fac să ducă acest demers într-o altă direcție. Aș dori să ne spună părerea domniei sale față de ceea ce se întâmplă în acest moment cu politica maritimă. Aveți cuvântul!

Mihai Daraban:

Vă mulțumesc foarte mult și vă mulțumesc pentru invitația făcută! O să încerc să fiu mai mult realist decât optimist sau pesimist. Vorbim de o politică maritimă și, aș dori să subliniez, în special pentru tinerii noștri colegi, că acest lucru nu se poate, bineînțeles, fără o flotă, dar ei trebuie să fie optimiști și să fie convinși că o flotă există. Există o flotă cu o altă terminologie, este o flotă controlată de români. Așa cum se discută despre Grecia, așa cum se discută despre țările care au o tradiție în a avea armatori de renume, Norvegia de exemplu, România mai are o flotă de circa 1.500.000 de tone tdw controlată de români. Și, acest lucru este foarte important. De ce vă spun? Pentru că în 1989, să zicem că ne-a surprins revoluția cu o medie de vârstă de 15 ani la flota pe care o aveam. După cum știți, durata normată de viață a unui vapor este de 25 de ani. Domnul Mihălcioiu vă poate confirma, la fel și ceilalți colegi de breaslă. În aceste condiții, undeva prin anul 1999 oricum nu mai aveam flotă, datorită lipsei de construcții noi într-o perioadă de 10 ani de la revoluție. Este foarte important de reținut această terminologie de *flotă controlată*, că e de grec, că e de român și de aceea am vrut să subliniez acest lucru, pentru că nu putem aborda această tematică vis-à-vis de politica maritimă fără a discuta puțin și de flotă.

În al doilea rând, revenind la zona noastră geopolitică, aici trebuie să restabilim o listă de priorități. Să stabilim în primul rând noi, România, ce vrem, cu ce putem veni în această politică. Știți bine că s-a discutat foarte mult de „drumul petrolului”. A fost o abordare la început reală, după aceea a devenit, din punctul meu personal de vedere, de un idealism feroce, mai ales că ieșiseră niște studii de fezabilitate prin care de la Constanța la Triest tona de țiței transportată costa 14 \$, ca să o aduci de la Novorosiisk la Constanța te mai costa 2,5 \$. Te mai costau și cheltuielile portuare; în sfârșit, se ajungea la 17 \$ plecarea mărfii de la estul Mării Negre la Triest. De la Novorosiisk la Triest, pe apă, prețul este 5,70 \$. Diferența, cred, nu mai are rost să o comentăm! Acest lucru se putea dezvolta pe o probabilă destabilizare politică a Turciei. În condițiile acelea, puteam să discutăm despre un drum al petrolului care să treacă prin România. După cum se știe, Turcia a avansat foarte mult în acest domeniu, a făcut un „joc” pentru care ar trebui să o felicităm, pentru că este un joc politic inteligent, în așa fel încât, să împaci toate puterile lumii, să nu ai probleme nici cu partea rusă, care este cel mai mare exportator de petrol din zonă, să nu ai probleme nici cu interesele americane și nici cu interesele Uniunii Europene. În acest fel, Turcia a dezvoltat conducta Baku-Ceyhan în golful Iskenderun. Mai nou, se crează conducta Samsun-Ceyhan și, nu în ultimul rând, proiectul bulgar împreună cu grecii - Burgas-Alexandropoli. Toate aceste proiecte se fac în

paralel cu presiunea care se pune de către autoritățile turcești la Strâmțori. Se știe bine că prin Tratatul de la Montreaux au fost reglementate condițiile de tranzitare, numai că autoritățile turcești invocă, ce-i drept, și cu o oarecare dreptate, faptul că în anii '30, când s-a pus problema Tratatului de la Montreaux, tonajul mondial avea alte dimensiuni, ceea ce se întâmplă acum și cu dezvoltarea urbanistică a Istanbulului, au dus implicit la unele presiuni, atât din punct de vedere al măsurilor ecologice, cât și din punct de vedere al pericolului tranzitării Bosforului cu nave de mare tonaj și, în special, nave petroliere.

Revenind la prioritățile noastre, categoric vom fi un port, Constanța mă refer, și zona României, un port de produse mai mult sau mai puțin uscate. Vor fi produsele lichide, va fi petrolul și cu derivatele lui, atât cât va fi nevoie pentru necesitățile naționale. Dar, uitați-vă, că am devenit un hap de containere fără să punem în politica națională acest lucru. Deci, nu a fost o politică a României ca zona Constanța, portul Constanța să devină cel mai mare hap de containere la Marea Neagră. S-a ajuns la 1.000.000 de tone, de unități de teu, în condițiile în care această cifră era probabil așteptată după 10 ani. Cred că va trebui axat foarte mult și mers pe această politică de dry-cargo, cum spunem noi, de dezvoltare a Dunării, pentru că s-a tot vorbit de acest Coridor VII european. Dar nu trebuie să uitați și ați tot văzut la televizor că în condiții de secetă, la Călărași, se trece Dunărea cu căruța. Așa ceva nu este normal, atâta timp cât noi și în sfera economică și în sfera politică, mergem peste tot în toată lumea, în toată Europa în special, promovând acest Coridor VII european. Acest Coridor VII european pe care să-l putem promova va trebui să funcționeze 365 de zile pe an. Dunărea nu mai are nici un spărgător de gheață, deci se face o pauză de o lună, două luni. Dunărea nu a mai fost dragată; deci, când este secetă, suspendăm traficul. Acest lucru va trebui să dispară. Eu cred că acea mândrie românească, și anume din elicopter să vedem o Dunăre lată cât Nilul sau Amazonul, va trebui să ne treacă și va trebui să avem un fluviu cât mai îngust și dacă se poate cât mai adânc ca să putem susține un trafic fluvial de mare amploare. Și, de ce spun acest lucru? Pentru că politica europeană ne va ajuta. Politica europeană ne va ajuta prin măsurile de mediu. Putem dezvolta acest Coridor șapte european, pentru că toată politica europeană încurajează traficul pe apele interne. Să vă duceți să vedeți Dortmund-ul, care nu are ieșire la Rin, dar care și-a construit un canal navigabil până la Rin, doar ca să devină port. Au o adâncime constantă de 3 m tot timpul anului. Noi nu putem garanta acest lucru pe Dunăre.

Cred că politica noastră maritimă ar trebui transferată ușor-ușor către fluviu, pentru că noi, aici, din fericire, Constanța, suntem un port nu numai maritim dar și fluvial, datorită ieșirii Canalului Dunăre-Marea Neagră, cum spunem noi, *inside port limits*. Și, de aceea, trebuie să ne gândim foarte mult la acest aspect, pentru că avem această oportunitate, avem piețele din Europa centrală, care nu au, și când spun piețe, spun țări, care nu au ieșire la mare. Și, cred că acest lucru ar trebui să-l speculăm la maxim. Mă refer la Ungaria, la Austria, la Slovacia, sunt țări care au nevoie de port maritim și v-aș aduce aminte

că, și este o chestiune reală, fosta Cehoslovacie avea o celebră firmă de transport maritim. Șantierul naval Constanța, în primii doi ani de la revoluție, a construit nave pentru *Czechoslovakia Ocean Shipping*, tancuri petroliere de 89.000 de tone tdw, pe care poporul ceh nu o să le vadă niciodată, decât dacă ar veni la Constanța sau într-un alt port maritim. De aceea, cred că este foarte important să ne stabilim lista de priorități, ca să mergem cu ea la Uniunea Europeană, să știm ce vrem, să știm ce cerem. Cred că este mai important decât orice! Dacă vrem să abordăm politica maritimă ca o țară cum este Turcia de exemplu, care are front la Marea Neagră, front la Marea Mediterană, nu vom rezolva acest lucru, nu avem totuși acea poziție super favorabilă în care am crezut atâta timp. Nu trebuie să fim foarte optimiști cu această politică. Această poziție a noastră ne-a ajutat să intrăm în N.A.T.O., ne-a ajutat să fim un punct forte în negocierile de aderare la Uniunea Europeană, dar nu ne bagă și în traistă. Deci, acest lucru trebuie abordat cu pragmatism, să știm ce vrem și, atunci, împreună cu factorul politic, să reușim să așezăm România acolo unde îi este locul. Dacă vorbim în continuare de petrol, de „drumul petrolului”, ne afundăm într-o zonă în care orice am face, economic, acest lucru nu este viabil, acest lucru poate deveni o certitudine în momentul în care Republica Turcia devine un Iran, vine un Ahmadinejad la conducerea Turciei, lucrurile degenerază și, atunci, se poate vorbi de o nouă modificare a traseului petrolului. Portul Ceyhan, despre care v-am vorbit, este cel mai mare terminal de încărcare la Marea Mediterană, acolo unindu-se mai multe conducte, inclusiv conducta SOMO Bagdad, care vine de la Kirkuk; deci, tot petrolul irakian care era exportat la Mediterana era exportat prin portul Ceyhan. Acest port a fost pregătit de ani de zile pentru preluarea mai multor conducte din zona Caspică, neavând nevoie de nici un fel de investiție la ora actuală pentru preluarea conductei Baku-Ceyhan când s-a construit și, repet, va fi conducta Samsun-Ceyhan construită de italienii pe care noi îi așteptam să facă conducta către Trieste, deci vor fi interesele AGIP, unde se vor pompa 1.500.000 de barili pe zi.

Deci, lucrurile ne-au scăpat nouă de sub control, cu ghilimelele de rigoare! Va trebui să ne reprofilăm pe construcția de nave, unde avem succes și unde se pare că Uniunea Europeană ne-a lăsat să continuăm în ritmul în care se construiește la ora actuală. Toate șantierele navale din România, nu numai cele de la Marea Neagră, lucrează la *full capacity* și au comenzi pe trei-patru ani de acum încolo. Deci, este un sector de care nu trebuie să ne legăm în sensul negativ, mai ales factorul politic să nu-i facă vreun rău, este un sector pe care mizăm și un sector în care vom fi lăsați să realizăm și să ducem comenzile la bun sfârșit.

Eu cam atâta am avut de spus, deși sunt foarte multe de adăugat. Pe mine mă pasionează foarte mult transportul pe apă, în special cu țiței și produse petroliere. De aceea am punctat mai mult pe acest sector. Dacă sunt întrebări, vă stau la dispoziție! Vă mulțumesc!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Domnule președinte Mihai Daraban, vă mărturisesc că am luat notițe! Vreau să consider și bănuiesc că suntem de acord cu toții, în special studenții noștri, că această trezire la realitate este mai mult decât necesară. Spuneți dumneavoastră că ar trebui să reevaluăm posibilitățile geostrategice, în ultimă instanță, mult prea exacerbate la un moment dat! Și aceasta este și realitatea istorică. Noi, pot să spun că ne ocupăm de această problemă și confirmăm în totalitate ce spuneți dumneavoastră! În mod cert este, prin ceea ce ne-ați explicat, vorba de un îndemn de a privi cu alți ochi toate aceste componente navigabile, Canal Dunăre-Marea Neagră și Marea Neagră în ultimă instanță, precum și realitățile ecologice determinante în momentul de față. Vă mulțumesc și dacă sunt întrebări, așa cum spunea și domnul președinte, le puteți adresa!

Până atunci, îmi permit să continuu desfășurătorul nostru, rugând-o pe doamna prof. univ. dr. Daniela Bușă, de la Institutul de Istorie „Nicolae Iorga” al Academiei Române, care, de ceva timp, se ocupă extrem de consistent de problematica pe care o avem noi în dezbatere, să ne adreseze câteva cuvinte. Aveți cuvântul!

Prof.univ.dr. Daniela Bușă:

Mulțumesc Facultății de Istorie și Științe Politice pentru invitația lansată! Mulțumesc și pentru frumoasele cuvinte adresate de către domnul decan și pentru dragostea cu care sunt înconjurată de câte ori vin aici, însă nu sunt specialistul în așa mare măsură cum m-a prezentat domnul decan! Sunt aici alți colegi de-ai mei în măsură, care se ocupă mult mai îndeaproape și punctual de istoria Constanței și o am aici pe prietena mea mai tânără, Mariana Cojoc, pe domnul profesor Ciorbea, care au lucrări consistente.

Eu, ca istoric, în alocuțiunea mea, în cele câteva cuvinte pe care le voi spune, nu pot să vă aduc lucruri foarte noi în ceea ce privește evoluția de astăzi a portului Constanța, problemele ecologice din zonă, așa cum a făcut domnul președinte al Camerei de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură. Eu însă pot să vă spun că, întotdeauna, lupta pentru ieșire la mare a stat în atenția multora dintre puterile europene și am în vedere în primul rând marele nostru vecin de la Răsărit, Rusia, care a pornit de la un stat central și a ajuns la începutul secolului al XIX-lea stat riveran Dunării. Știm ce a însemnat pentru Principatele Române până la 1829 și apoi până la 1853 această „strânsă” vecinătate. În condițiile în care, deși aveam acces la gurile Dunării, practic, noi nu prea puteam să le folosim, dat fiind faptul că, după acum v-a spus domnul președinte al Camerei de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură, exista și atunci problema împotmolirii gurilor Dunării. În același timp, știu clar ce a însemnat în istorie faptul că ești riveran cu o mare sau cu un ocean. Și aici îmi cer scuze pentru colegii mei, istorici majoritatea, care sunt și studenți și cadre didactice, dar ceilalți știu și ei ce a însemnat pentru Spania, Portugalia faptul că erau riverane cu un ocean. Sau pentru Italia, care are ieșire la Marea Mediterană. Practic, de acolo au

pornit expediții pentru descoperirea lumii noi. În același timp, nu pot să nu leg apartenența sau ieșirea la mare de dezvoltarea transporturilor. Lucru foarte important, și amintea aici domnul decan Marian Cojoc de faptul că și astăzi, conform statisticilor europene, drumurile, transportul, în special pe apă, este primordial și Europa participă cu o pondere foarte însemnată. Lucrurile acestea s-au întâmplat și în istorie. Numai România după 1878 își trimitea produsele afară, în epoca modernă, în proporție de 80% pe calea apei, fie pe Dunăre, fie pe mare. Transporturile maritime însemnau un preț de cost mai redus, un volum mai mare de marfă, iar progresele făcute în domeniul științei și tehnologiei au facilitat, odată în plus, aceste transporturi.

Nu pot să vă spun că am rămas puțin dezamăgită de faptul că - și, domnul președinte al Camerei de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură a prezentat lucruri foarte clare și punctuale - Constanța nu mai este un port al petrolului, pentru că eu și colegii mei care s-au ocupat de istoria modernă știm clar că el a fost construit și modernizat la sfârșitul secolului la XIX-lea și începutul secolului XX tocmai în ideea de a deveni important port petrolier și importantă vamă de expediție în exterior a acestei bogății a României. Sper ca astăzi, noi, aici, prin discuțiile purtate, prin deciziile pe care le vom adopta, să contribuim la elaborarea acestei *Carte* a viitorului, pentru că ceea ce v-am spus eu aparține deja de domeniul trecutului, iar punctele asupra cărora noi vom cădea de acord să fie cele mai bune și mai viabile și, care, să merite atenția și să atragă atenția Uniunii Europene.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Mulțumesc doamnei profesoare Daniela Bușă și, rămânând în acest perimetru al preocupărilor istorice, l-aș ruga pe colegul nostru domnul profesor universitar doctor Valentin Ciorbea să continue pe această linie!

Prof.univ.dr. Valentin Ciorbea:

Mulțumesc foarte mult! Am ocazia să mă adresez dumneavoastră, pentru că Facultatea de Istorie și Științe Politice, ale cărei preocupări merg nu numai pe îmbogățirea cunoașterii trecutului istoric legat de spațiul maritim și prin intermediul *Centrului de Studii și Cercetări ale Istoriei și Civilizației zonei Mării Negre (secolele XIX-XXI)* am reușit să realizăm o serie de manifestări și să scoatem mai multe volume, pe care, ultimul, îl aveți și dumneavoastră în față, ca să realizați cam ce preocupări există în acest sens.

Trecând la problematica *Cărții Verzi*, dacă înainte eram obișnuiți ca documentele noastre tradiționale să înceapă cu partea de istorie, de data aceasta dacă v-ați uitat peste ea, istoria este cam pe la coadă, într-o pagină jumătate. Dar este bine că inițiatorii acestei *cărți* s-au gândit să pună în discuție câteva idei, sigur că mai pot fi adăugate, în opinia noastră, multe lucruri privind revendicarea moștenirii maritime europene. Revendicarea moștenirii maritime europene este chiar o formulare în sine care merită o dezbateră. De ce „revendicare”? De ce

nu „prezentarea” moștenirii maritime pe care noi o avem și care este atât de puțin cunoscută în fond? Am remarcat aici că există, sigur, moștenirea maritimă europeană, că există posibilitatea deschiderii spre fonduri europene. Sigur, preocupări există! Problema banilor este o problemă cu care se confruntă toată lumea și accesarea fondurilor europene este încă un „ABC” pe care trebuie să-l învățăm. M-aș referi foarte succint la problema moștenirii europene în ceea ce privește portul Constanța, sigur și flota. Sunt două subiecte care, pe mine, m-au atras și vor continua să mă atragă, dar nu atât istoria portului ca atare, ci, mai nou, modalitatea de abordare geopolitică a portului, ca port european.

Portul Constanța a fost gândit încă din antichitate ca un port necesar european. Grecii așa l-au văzut: să capteze o serie de produse de la Dunărea de Jos. Aceeași concepție au menținut-o, dacă vreți, bizantinii și italienii, care fac o deschidere extraordinară în a doua jumătate a secolului al XII-lea și domină spațiul maritim al Mării Negre până spre sfârșitul secolului al XV-lea, când se instalează turcii și se transformă Marea Neagră în „lac turcesc” și, sigur că portul, nu a fost abandonat, ba din contră, documente sunt suficiente dar, din păcate, sunt greu de accesat și valorificat. Este vorba de marea arhivă otomană, care ar releva aspecte cu totul deosebite. Deschiderea aceasta către Europa o vor da la mijlocul secolului al XIX-lea englezii, care obțin dreptul de a construi un port în 1857 și o linie ferată. Ei îl așează într-un circuit ca să spun așa, european! Sigur că, după 1878, când Europa ne-a dat independența și, totodată, ne-a recunoscut-o, portul Constanța trebuia să joace un alt rol. Și, aici, încep câteva direcții formidabile, care se mențin și astăzi. Este ideea de port, dezvoltarea lui prin câștigarea terenului asupra mării, concepție pe care a lansat-o marele constructor Anghel Saligny și portul, cum a pornit de la 1896, și unde a ajuns astăzi. Sunt aproape 11 km de teren câștigat asupra mării, care merge până la Nord de Eforie. La ora actuală portul are 156 de dane, din care 140 sunt operative. Sigur, cea mai mare dinamică de dezvoltare în construcții s-a realizat în perioada regimului comunist. Și, este explicabil de ce, pentru că portul a fost gândit atunci ca unul de export, dar și de import pentru necesarul produselor noastre, iar apoi conexas la Canalul Dunăre-Marea Neagră, să facă legătura cu Europa Centrală și de Vest.

Mai vreau să vă spun un lucru care poate o să vă surprindă! Să știți că nu Ceaușescu a fost cel cu ideea de a construi Canalul și a-l lega de port. Proiectele sunt mai vechi, ele se găsesc inclusiv în perioada interbelică, fiind reluate de frații Cotovu, dar s-au materializat concret în perioada lui Ceaușescu, pentru că el a fost cerut de către Olanda și R.F.G. Aceasta este pura realitate și, probabil că, în viitor, vor mai apărea o serie de lucruri în legătură cu acest aspect.

Dinamica portului este interesantă. S-a pornit de la un trafic destul de mic. S-a ajuns în 1988 la 62,6 milioane de tone, fiind cel mai mare trafic pe care l-a înregistrat portul Constanța. Apoi, imediat după revoluție, s-a înregistrat o scădere dramatică, ca urmare a schimbărilor care au avut loc în economia noastră. Portul rămâne un barometru extraordinar de sensibil, chiar și la ce se

întâmplă în spatele lui, în *binterlandul* lui. Astfel, a scăzut până la 25.000 de tone. Este interesant, totuși, că în ultimii ani, acești 16 ani, creșterile sunt vizibile și în 2005 s-a ajuns la 60,3 milioane tone. Iată că ne apropiem de vârful pe care l-a realizat România în perioada respectivă. Sunt câteva direcții pe care le-am sesizat și eu. Din păcate, principala activitate a portului nu mai este vizibilă astăzi de la Poarta 2. Trebuie să te plimbi prin port ca să vezi despre ce este vorba. Să vezi o societate precum SOCEP, mare operator portuar sau ROMTRANS SUD, unde este o activitate extraordinar de intensă, dar care nu este vizibilă așa cum se vedea odată de la Poarta 1 sau Poarta 2, unde stăteau atâtea nave în așteptare pentru a intra la dană. Ba din contră, îți crează un sentiment că activitatea portuară este extrem de săracă. Dar nu este adevărat. Plimbându-te astăzi prin port, poți vedea cam și ce marfă se transportă. Eu sunt pur și simplu îngrozit de tot ceea ce am văzut în toți anii aceștia, pentru că am o legătură specială cu Compania Națională a Porturilor Maritime, cu majoritatea directorilor care s-au perindat pe acolo, cu domnul Baniș, penultimul director, care mi-a fost și student și asta mi-a permis și să scot acest volum. Dumnealor mi-au suportat cheltuielile și sperăm să obținem niște facilități și pentru următoarele proiecte.

Ce mai este de remarcat este că viața a împus și impune o cu totul altă dinamică și containerul devine elementul esențial în schimburile acestea comerciale. Specialiștii în managementul portuar consideră că etapa în care se află astăzi porturile este aceea de activitate logistică complexă. Portul Constanța este într-o oarecare măsură pregătit să devină și să realizeze o activitate logistică complexă. Ea se va deschide și mai mult în măsura în care portul se va conecta cu adevărat la acele canale și de transport despre care s-a vorbit aici. Rămâne însă, dintre cele 36 de porturi de la Marea Neagră și Marea de Azov, principalul port din această zonă, în mod indubitabil. Tradițiile lui sunt milenare. Tradițiile moderne, sigur, încep la jumătatea secolului al XIX-lea și sunt foarte multe lucruri de arătat și de spus. S-au făcut teze de doctorat, una va fi prezentată chiar astăzi. Sunt de asemenea și teze de doctorat pe management portuar, pe diverse probleme, deci valorificarea este încă posibilă și avem ce arăta. La ora actuală, Consiliul Municipal Constanța și-a propus, într-o tradiție care există deja la nivelul european, de a prelua segmentul vechi al portului și a-l transforma într-o zonă turistică. Este un punct de vedere extrem de interesant! Imaginați-vă, de la Poarta 1 către silozuri să fie o zonă turistică, o zonă de activitate, de investiții, care să atragă și turismul și plimbările pe mare și magazine și tot felul de probleme. Sigur, demersurile s-au făcut, după cum probabil ați observat în presă, și o să vedem ce poziție vor avea până la urmă Parlamentul și Guvernul. Dar vreau să fac aici o paranteză. Cunosc opiniile unor mari operatori portuari, care nu împărtășesc acest punct de vedere. Motivația este mai complexă, dar nu cred că este cazul să o precizez aici.

În ceea ce privește flota, toată lumea știe că am plecat de la două nave, *Meteor* și *Medeea*, în anul 1895 și am ajuns la vreo 320, nu-i așa domnule Mihălcioiu?

Adrian Mihălcioiu:

321.

Prof.univ.dr. Valentin Ciorbea:

320, din care vreo 260 erau cele care operau în niște condiții complexe. Rămâne o mare problemă de dezlegat și anume, iar asta numai istoricii o vor face, pentru că juriștii nu vor sau nu mai au timp, documentele strânse aici în legătură cu acest dosar care este flota și care se cercetează de foarte mult timp. Ce s-a întâmplat cu ea? Ea vine la Constanța, dar sub un alt pavilion și sub alte nume. Asta este realitatea.

Mă bucur să revăd aici pe foștii mei studenți, doctor Olimpiu Glodarenco, domnul comandor Costache, domnul Mihălcioiu, ș.a., colegi de la Academia Navală, cu care am lucrat foarte, foarte mulți ani! Vă mulțumesc foarte mult!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Mulțumesc domnului profesor Ciorbea pentru tot ceea ce a făcut până acum și, în același timp, îi mulțumesc pentru această prezentare. La un moment, dat ați făcut referire la unele lucruri legate de latura artistică. Îmi permit să o rog pe doamna Ani Merlă, care cred că este cea mai în temă, să ia cuvântul, pentru a ne lămuri în ce stadiu suntem cu această viziune, pe care eu personal o susțin. Aveți cuvântul, doamnă! După care îl rog pe domnul Mihălcioiu să își expună punctul domniei sale de vedere!

Ani Merlă:

Eu am vrut să am o intervenție, dar nu mi-am permis să întrerup onorații antevorbitori. Imediat ce doamna lector Cojoc a făcut acea mențiune referitoare la amendamentul care i s-a părut dumneai cel mai interesant din cele prezentate în Parlamentul European. Vreau să vă spun că alte municipalități sau alte autorități locale europene au prevăzut această necesitate a implicării autorităților locale în managementul portuar, în managementul integrat al zonei respective. Noi, ca municipalitate, împreună cu Direcția de Programe a Universității „Ovidius”, suntem de patru ani de zile într-un program care în aceste zile se va desfășura la Constanța, începând cu data de 31 mai. Noi am fost introduși în acest program de către comunitatea urbană Brest și, la un moment dat, în toamna anului trecut, s-a discutat în cadrul unui seminar exact această problemă privind viitoarea politică maritimă europeană, seminar la care a participat și domnul Barroso, direct interesat. Dânsul provine dintr-o țară cu foarte multe porturi și o zonă costieră foarte largă, fiind foarte interesat de observațiile acestor municipalități.

La ce se referă acest program? Vă spun în două vorbe. Este vorba de legătura dintre port și oraș. Deci, orașele periferice portuare sunt indisolubil

legate de activitatea din port. Nu numai prin oamenii care locuiesc în acest oraș și își desfășoară activitatea în port, dar și prin faptul că orașul trebuie să se dezvolte în armonie cu portul și pe probleme de ecologie și pe probleme de turism.

Și, acum, revenind la problematica pe care mi-ați ridicat-o dumneavoastră la fileu, am să vă vorbesc din două puncte de vedere. Odată, ca director executiv în Primăria Constanța pe probleme de integrare și finațări europene și, în al doilea rând, ca administrator al nou înființatei Asociații intercomunitare *Zona Metropolitană Constanța*. Îmi cer scuze, în timpul discuțiilor a sunat telefonul. Vestea este deosebită! Am fost anunțați că am câștigat un program pentru reconstrucția zonei peninsulare! Este un program european care se numește *Urbact* și în cadrul căruia foarte mult ne-a susținut Lyon-ul. Este o legătură între municipalitatea Constanța și acest oraș, care a regenerat urban prin astfel de programe și, de asemenea, orașul înfrățit cu noi, Genova. Deci, perspective de renaștere turistică a Constanței se profilează din ce în ce mai mult. Suntem oraș portuar, dar, în același timp, industria în oraș nu s-a dezvoltat foarte mult în ultimii ani, și asta nu datorită administrațiilor care s-au perindat la conducerea municipalității, cât mai ales lipsei de investitori și aici putem găsi diverse cauze. Suntem foarte departe de Europa Centrală, acolo unde s-au dezvoltat astfel de afaceri. Suntem la granița Europei în acest moment. Trebuie să devenim un oraș turistic. Și prin acel program *Agenda locală 21*, prin care am stabilit strategia de dezvoltare pe termen mediu și lung a municipiului, consultând populația, consultând organizațiile neguvernamentale, vocea societății civile, consultând instituțiile publice, cam toți am ajuns la concluzia că trebuie să ne dezvoltăm în direcția turismului. Și ar fi foarte frumos ca municipiul Constanța, stațiunea Mamaia, întreaga zonă metropolitană să renască din acest punct de vedere.

Sunt câteva proiecte! Dumneavoastră ați amintit de *Șoseana de Coastă*, mie îmi place să o numesc *Riviera Tomis*, pentru că prin această denumire venim mai aproape de realitatea a ceea ce se dorește a fi acel drum. Este, de fapt, vorba de un loc de promenadă pentru turiști, pentru constănțeni și, nu în ultimul rând, o defluidizare pentru bulevardele *Tomis*, *Mamaia*, strada *Mircea*. Este, bineînțeles, și o dezvoltare a cartierului *Faleză Nord* și o legătură directă, dacă vreți, între doi poli turistici ai zonei noastre - stațiunea *Mamaia* și zona *Peninsulară*. Alte proiecte turistice v-au tot fost menționate de către domnul primar Radu Mazăre sau de către alți colegi de-ai mei, așa că o să-mi permit să vorbesc mai mult despre *Zona Metropolitană Constanța*. Este un „copil nou născut”, prin contribuția a 14 primari, toți inimoși, care au dorit și au înțeles necesitatea unei dezvoltări în context european. Deci, fondurile europene nu vor veni niciodată direct la localități, vor veni pentru dezvoltare regională. Prin *regiune* nu trebuie să înțelegem numai regiune de dezvoltare, așa cum este ea concepută la nivelul României, cele opt regiuni de dezvoltare la nivel de județe, șase-șapte județe, ci se poate vorbi despre regiuni chiar în interiorul unui județ. Acolo unde există un pol de dezvoltare economic, turistic, social, așa cum am considerat noi că este

Constanța, localitățile din jur trebuie să se ridice și ele la acest nivel de trai din Constanța, la acest potențial economic din Constanța. Și am înțeles că această interdependență, care deja funcționează între noi, trebuie dezvoltată pe mai multe domenii. În Constanța vin copiii din celelalte localități la universități, în Constanța vin adulții și copiii pentru partea de cultură, în Constanța vine lumea pentru turism, dar pentru partea rezidențială trebuie să ne îndreptăm spre localitățile din jurul nostru. Și, atunci, am înțeles că trebuie să dezvoltăm și partea de transport intern urban, și este una dintre doleanțele prioritare ale Primăriei, pe care și le-au manifestat domnii primari în prima ședință a *Zonei Metropolitane Constanța* și, din fericire, s-a modificat *Legea transportului* și putem să constituim acest transport urban. Trebuie să mergem pe dezvoltarea zonelor rezidențiale și pe dezvoltarea unor activități care trebuie să implice toate aceste localități. Și, aici, îmi permit și o să am rugămintea să-i dați cuvântul și doamnei primar Mariana Gâju, care s-a implicat deosebit de activ și care a prins câteva proiecte, a sintetizat câteva aspecte deosebit de interesante, care deja sunt pe lista noastră de priorități.

Cu regret, vreau să menționez un singur lucru! A menționat și doamna lector Cojoc și au menționat și alți antevorbitori. Există o lipsă de comunicare. Să nu mai discutăm de lipsa de comunicare între autoritățile centrale și locale, care există și asupra căreia atenționăm de foarte mult timp. Există însă lipsă de comunicare și la nivelul Constanței. Ce-mi doresc eu în acest moment? Eu, ca om care lucrez de mai mult timp în domeniul finanțărilor? Nu există să organizăm un seminar la Constanța în care să ne spunem fiecare păsurile, ce programe avem și unde ne putem intersecta cu ele. Eu discut despre această *Carte Verde a Politicii Maritime* de aproape un an de zile cu alte comunități europene și aici, nu am știut. Eu personal nu am știut că în iunie anul trecut s-a discutat aici la Constanța. Sau, astăzi, am ajuns aici pentru că domnul viceprimar Nemirschi nu a putut să vină și am venit eu. Deci, această lipsă de comunicare nu face bine nimănui! Nu avem nici un interes să ne ascundem unii de alții, pe principiul „dacă eu am un proiect să nu știe nimeni altcineva, că poate îmi fură banii”. Bani sunt suficienți! Noi să avem capacitatea de a scrie acele cereri de finanțare, de a întocmi acele proiecte și acele studii de fezabilitate bine fundamentate și să atragem la Constanța cât mai mulți bani!

Închei spunând că atât administrațiile locale, cât și universitățile, ca parte de cercetare, sunt absolut necesare în consorțiile care se formează pentru accesarea fondurilor europene. Nu se mai poate fără ca administrația locală să cunoască și să fie partener în aceste proiecte. Nu se poate ca partea de cercetare să nu aibă rolul ei în accesarea acestor proiecte, pentru că noi pe proiecte nu putem veni numai cu rezolvarea problemelor de moment. Trebuie să gândim soluții noi pentru a rezolva problemele pe care le avem. Vă mulțumesc!

Lect.univ.dr. Mariana Cojoc:

Stimată doamnă Ani Merlă, ați fost invitată la Ministerul Integrării Europene când au avut loc discuțiile pe tema *politicii maritime*?

Ani Merlă:

Nu.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Este cel mai bun răspuns à propos de durerea lipsei de comunicare! Mulțumim foarte mult, doamnă Ani Merlă! Într-adevăr, nu ne-ați dat o veste, ci câteva foarte bune! Vă mulțumesc pentru participare și vă mai așteptăm! Cu partea de cercetare vă stăm la dispoziție!

Ani Merlă:

Vă mulțumesc!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

O rog pe doamna primar Mariana Gâju să ia cuvântul, cu scuzele de rigoare adresate domnului Mihălcioiu, având în vedere că mergem pe principiul *ladies first*, dar nu numai! Doamna primar Gâju, care a dovedit capabilități pe această linie, cred că este cea mai inimoasă și cu cele mai multe realizări pe linia integrării europene! Aveți cuvântul!

Mariana Gâju:

Eu vreau să vă mulțumesc pentru invitație, invitație adresată administrației publice locale pe care o reprezint, și să-mi permiteți să punctez doar două probleme. Una este aceea că profesioniștii prezenți aici vor expune cel mai bine principiile care sunt dezbătute în *Cartea Verde*, însă de ce este important pentru localitățile județului? Trebuie să precizez faptul că localitatea Cumpăna face parte din *Zona Metropolitană Constanța*, însă politicile europene privind portul maritim Constanța se referă la acel Coridor european șapte, despre care vă vorbea și domnul președinte Daraban și, care, bineînțeles că atrage în circuitul său și în tot fluxul de parcurgere a acestei căi navigabile și Canalul Dunăre-Marea Neagră. Cum malul stâng al Canalului Dunăre-Marea Neagră străjuiește comuna Cumpăna și nu numai comuna Cumpăna, ci mai multe localități ale județului Constanța și noi, administrația locală, subscriem în a susține și concluziile de astăzi.

De asemenea, sunt de acord că încă există, din păcate, această lipsă de comunicare. Mulți colegi de-ai noștri ar spune „ce caută un primar să discute problema porturilor, a căilor navigabile”? Este adevărat, nu suntem de specialitate, însă este cunoscut faptul că nu numai municipiul Constanța trebuie să devină un oraș turistic. Trebuie să ne gândim că dezvoltăm Constanța și, de ce nu, și Dobrogea, întreaga zonă, într-o zonă turistică. Până când ne dezvoltăm economic, avem nevoie de dezvoltarea infrastructurii, până când să ne

dezvoltăm infrastructura avem nevoie de convingerea investitorilor să vină pe teritoriul localităților noastre. Toate acestea coroborate nu fac altceva decât să strângă specialiști în domeniu, nu numai ai Facultății, deci partea de cercetare, dar cei care suntem obligați ca practic să le implementăm în cadrul instituțiilor pe care le reprezentăm. Momentan, periodic, nu are importanță. Trec anii. Lângă noi sau în locul nostru vine altcineva. Noi avem menirea de a vă face cunoscut acest lucru. Ori de câte ori va fi nevoie, vom fi prezenți aici, dacă este nevoie vom reveni să semnăm documentele, chiar vă rugăm să ne anunțați în acest sens.

Ce trebuie spus este următorul lucru! Doamna Merlă a spus cu ușoară diplomatie „ne dorim ca cineva să nu ne fure proiectul”. Pentru mine este un semnal pe care îl trag Ministerului Transportului, și îmi pare rău că nu este domnul director de la Administrația Căilor Navigabile, în a vă spune că în acest moment, în urma demersurilor efectuate de șapte de ani de zile, este cazul să ne reorientăm direcțiile a ceea ce trebuie să revină în administrarea Ministerului Transporturilor, în momentul în care aparține administrației publice locale. Este clar, este vorba de suprafețe de teren, de sute de hectare ocupate de maluri de pământ rezultate în urma excavării Canalului Dunăre-Marea Neagră. Nu este vorba doar de localitatea Cumpăna, ci de mai multe localități. E adevărat, trebuie depozite de pământ, care sunt necesare la reconstituirea, recondiționarea malurilor, dar aceasta nu presupune ca Ministerului Transporturilor, în fapt, să nu aibă cunoștință de imensele suprafețe ocupate de teren.

În al doilea rând, este vorba ca reprezentanții Ministerului Integrării să coboare cu picioarele pe pământ și să revină în localități, în județe, unde să comunice la nivelul prefecturii județului Constanța, al Consiliului Județean, al administrației publice locale, care sunt măsurile și să nu comunice neapărat doar dumnealor, Ministerul cu Comisia Delegației Europene. Că doar faptul că suntem prezenți în Consiliul Europei de la Strasburg sau în Parlamentul Europei de la Bruxelles, ne permite să aflăm de acolo ce se inițiază la nivel național, dar noi, din păcate, nu avem cunoștință la nivel local. Nu vreau să dau nici un fel de conotație politică. Pentru a ne dezvolta localitățile, nu ne dezvoltăm doar politic. Politicul merge împletit cu administrativul. Acesta este lucrul pe care trebuie să-l înțelegem noi, cei care reprezentăm instituțiile astăzi!

Domnule decan, eu vă mulțumesc pentru invitație! Îmi cer permisiunea ca în acel document, dumneavoastră să nu menționați prezența doar a primarului Mariana Gâju, ci al președintelui filialei Asociației Comunelor - Județul Constanța, Asociația Comunelor din România. Vă rog mult de tot, pentru că nu expun punctul de vedere al primarului Mariana Gâju, ci al colegilor mei, cei 58 de primari de la nivelul județului Constanța. Vă mulțumesc!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

M-ați eclipsat! De fiecare dată când dați curs invitațiilor noastre, mă aduceți cu picioarele pe pământ! Mulțumim, doamnă primar! Toate aceste

sugestii vor fi bine venite! Domnule Adrian Mihălcioiu, lider al Sindicatului Liber al Navigatorilor, v-aș ruga să vă exprimați punctul de vedere!

Adrian Mihălcioiu:

Bună ziua, încă o dată, la toată lumea! Aș vrea să fiu foarte scurt, succint și la cheie. În primul rând, aș vrea să pun un pic foarte repede la punct dispariția acestei flote. În câteva cuvinte, aș spune un management defectuos, trafic de influență și trecerea, practic, fără nici un fel de control, a flotei de la Ministerul Transporturilor la Fondul Proprietății de Stat. Aceste trei lucruri au dus mai departe către pierderea a peste 300 de nave comerciale și aproape 100 de nave de pescuit oceanic. Aici vorbim și despre Ministerul Agriculturii, care nu a avut niciodată o tradiție în politica maritimă și în pescuit oceanic.

După cum se știe, transportul pe apă este cel mai ieftin și va rămâne cel mai ieftin. După cum se știe, politica europeană și nu numai europeană, încurajează transportul pe apă, pentru că este cel mai puțin poluant. Este foarte rentabil și ar descongesciona într-un fel transportul rutier, care deja ne sufocă. Peste tot vedem ambuteiaje. Cred că România face o asemenea politică și, spre rușinea noastră, nu o facem în a descuraja transportul rutier și a încuraja transportul pe apă. Aici este, de fapt, cheia. Îl completez pe domnul președinte Daraban: noi trebuie să ne pliăm pe nevoile europene, nu trebuie să inventăm altceva. Dacă începem să inventăm, nu ajungem la nici un rezultat. Care ar fi nevoile europene? În primul rând, vorbim despre ce ar fi bine pentru cetățenii României. Să aibă un loc de muncă și să aibă un salariu decent. Nu mai vorbim de canale, de șosele. Sunt și acestea o facilitate, dar trebuie să trăim bine. Și ca să trăim bine, ar trebui să avem locuri de muncă. Ca să avem locuri de muncă, ar trebui să ne pliăm pe politica europeană de locuri de muncă, care înseamnă, de fapt, școală. Să încurajăm școala, pentru că acesta este cel mai important lucru, pentru că noi avem tradiție în zona aceasta europeană. Avem tradiție de școală de marină și trebuie să o încurajăm, să intervenim în sistem, dacă se poate chiar cu ajutor de la Ministerul Transporturilor, pentru a încerca să facem studenții mai performanți pentru a ocupa locurile de muncă din sfera europeană, care este încurajată de a avea marinari în zona aceasta din Europa și chiar din țările Est-europene. Aici este un potențial foarte mare și, din păcate, este încă neglijat.

În al doilea rând, subscriu la faptul că zona noastră este o zonă turistică și trebuie dezvoltată ca zonă turistică. Până la urmă, de ce nu? Dar trebuie avut grijă de mediul înconjurător. Trebuie să avem grijă foarte mult de convențiile care guvernează absolut în toate domeniile și în fiecare bucăți această strategie maritimă europeană și internațională. Trebuie să avem grijă, până la urmă, de parcurile noastre, de locurile care pot să ne asigure un spațiu de liniște într-un fel de acest stres pe care îl resimțim cu toții de acum înainte. Acesta este stresul. Viața de zi cu zi, lupta politică, lupta economică și, mi-ar plăcea să spun, lupta pe proiecte. Aici ar fi trebuit să avem o luptă adevărată și nu o luptă politică. Nu aș vrea să politizez prea mult situația aceasta, pentru că politica maritimă

europeană, de fapt, înlătură influența politică în această poveste și încurajează o dezbatere națională. Ea trebuia să fie o strategie națională, o dezbatere națională, fără să țină cont de nici un fel de dorință politică a unui partid politic. Din păcate, ne confruntăm în ziua de astăzi cu tendințe monopoliste ale unei părți, ale altei părți; fiecare vrea să-și impună punctul de vedere. Pentru cine? Nu știu. Noi trăim în România asta și ar trebui să trăim bine cu toții, fără să ne pese cine este la putere sau dacă ne pasă cum să facem să trăim mai bine cu un partid sau altul. Adică trebuie să ne conducă niște oameni care sunt într-adevăr buni conducători și buni gospodari și care să ducă acest bun al nostru, aceste taxe și impozite, pe care le plătim din salariile noastre, să le gestioneze cât mai bine și nu să le risipească.

Ce aş putea să mai spun? Avem două coridoare care interesează. Coridorul șapte și Coridorul patru. Aici cred că am demonstrat capacitatea României pe acest coridor patru de a dezvolta rețeaua de căi ferate. Urmează să spunem și despre coridorul șapte că va funcționa, pentru că el a fost blocat o perioadă bună de timp datorită podului de barje din fosta Iugoslavie.

Foarte multe lucruri se întâmplă în politica țărilor vecine. Din păcate, noi nu știm să ne coordonăm pentru a face o politică în legătură cu politica europeană. Din păcate, regret să spun asta și am un ton critic, bineînțeles, și către Ministerul Transporturilor, care nu a reușit întotdeauna să comunice cu toate structurile interesate în domeniul acesta, al transporturilor. Transporturile până la urmă înseamnă totul, dacă ne gândim la cele patru modalități de transport: pe apă, pe șosea, pe calea ferată și aerian. Toate aceste transporturi au fost deținute de Ministerul Transporturilor și ar fi trebuit să dezvolte o politică. Din păcate, politicul în România s-a impus în structura ministerelor, și nu numai. Cred că și în autoritățile publice locale și, de fiecare dată când s-a schimbat un partid cu celălalt, de fiecare dată s-au schimbat structural oamenii până la nivelele trei, patru, cinci, ceea ce a fost un dezastru pentru țara noastră. Asta trebuie să vedem întotdeauna! Deci, dacă trebuie să se schimbe ceva, trebuie să se schimbe un ministru și poate un ministru secretar de stat.. „Poate!-am spus”. În rest, oamenii trebuie să lucreze, să aibă continuitate în muncă. Însă, nimeni nu o face, din păcate! Mulțumesc!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Mulțumesc domnului Mihălcioiu, care, iată, a expus o groază de necazuri cu care ne confruntăm la nivelul României. A fost atât de des invocat Ministerul Transporturilor, încât rog reprezentanții Ministerului să ia cuvântul. Aș ruga-o pe domnișoara consilier juridic Alina Sîrbu, de la Direcția Integrării Europene din cadrul Ministerului Transporturilor să ne spună ce părere are domnia sa în legătură cu ceea ce s-a discutat, mai ales, evident, cu punctul de plecare al dezbaterii noastre, *Cartea Verde*.

Alina Sîrbu:

Domnule decan, domnilor profesori, doamnelor și domnilor, vă mulțumesc foarte mult în numele meu și al colegelor mele pentru invitația adresată Ministerul Transporturilor de a lua parte la reuniunea dumneavoastră! Apreciez că este deosebit de interesantă și, ca să continuu într-un anumit fel ceea ce a spus mai înainte doamna Mariana Cojoc din partea Facultății, dumneaei s-a referit la *Cartea Verde în Politica Maritimă*, aș dori să vă spun că, în perioada 2-4 mai anul acesta, a avut loc la Bremen o conferință, care a reunit reprezentanți ai statelor membre ai Uniunii Europene, dar și comisari europeni, care au dezbătut tocmai această *Carte Verde* a Uniunii Europene, iar concluziile se regăsesc în această declarație pe care aș dori să o pun la dispoziția dumneavoastră.

Din acest punct de vedere apreciez că ceea ce faceți dumneavoastră acum la Universitatea „Ovidius” din Constanța este poate prima acțiune de acest gen în România: o dezbatere cu adevărat realistă pe marginea *Cărții Verzi*, pe marginea politicii maritime și, o dată în plus, doresc să subliniez faptul că această dezbatere este necesară pentru că, din păcate, la nivel european, la nivel mondial, poate că punctul de vedere al României nu este foarte bine exprimat. Nu am văzut în cadrul acelor dezbateri care au avut loc la Bremen un punct de vedere susținut din partea României. Nu am văzut nicăieri, pe hărțile prezentate acolo prezentată și Constanța. Nu s-au făcut referiri la Constanța și am înțeles că este un port foarte important la Marea Neagră și nu numai. Din acest punct de vedere, aș dori să vă mai spun că aceste linii de acțiune care au fost trasate la Bremen vor fi urmate începând cu al doilea semestru al acestui an și vor fi continuate de președinția portugheză, iar în octombrie anul acesta, aceste concluzii vor fi adoptate la nivel european și este foarte important acum să discutăm despre politica europeană și despre poziția României. Pentru că a fi membru în Uniunea Europeană nu înseamnă numai a asista la anumite decizii luate la nivel european, ci a pune în practică principiul subsidiarității și de a putea să-ți prezinți tu propriul punct de vedere, de a putea să beneficiezi de aceste drepturi și obligații, de aceste prerogative care sunt la nivel european. Acest lucru, din păcate, nu s-a înțeles foarte bine, nici la nivel central, nici la nivel local. Probabil că această dezbatere a dumneavoastră, care vine la numai două săptămâni după ce s-a discutat la nivel european, este, odată în plus, foarte importantă. Vreau să spun că la această conferință la care eu mă refer acum a participat inclusiv președintele Comisiei Europene, vicepreședintele Comisiei Europene, inclusiv doamna Angela Merkel, care este cancelarul german, într-un context mult mai larg. Germania a deținut până de curând președinția Uniunii Europene, urmând să fie continuate aceste linii de acțiune de președinția portugheză, așa cum am spus anterior.

Ați vorbit la modul practic care este importanța politicii maritime. Eu mă gândesc că politica maritimă este importantă nu numai din punctul de vedere al liniilor de acțiune, din punct de vedere comercial. La nivel european, există la ora aceasta o mare problemă. Este vorba de problema energiei. Transportul maritim, dezvoltarea comerțului maritim ce face? Reușește să protejeze mediul,

pentru că mediul este la ora aceasta o problemă la nivel mondial, nu numai o problemă europeană și, în același timp, ajută foarte mult politica europeană. Europa, la ora aceasta, are mari probleme din punctul de vedere al energiei. Din acest punct de vedere, apreciez că și în viitor politica maritimă va fi mult mai mult dezbătută. Mult mai mult decât a fost importantă până în prezent, tocmai datorită acestei mari probleme care este energia. Consider că Europa nu are la acest moment o soluție pentru problema energiei din acest punct de vedere așa cum s-a întâmplat la Bremen. Încearcă să dezvolte foarte mult transportul maritim, încearcă foarte mult să dezvolte mediul, încearcă să pună accentul pe cercetare.

Poate că, în România, nu se întâmplă sau nu este foarte vizibilă activitatea de cercetare, dar ea este o prerogativă la nivel mondial, nu numai european. Încearcă să rezolve problema reconversiei forței de muncă, problema dezvoltării unor cariere în domeniul transportului maritim, pentru că așa cum se vede și în *Cartea Verde*, din păcate, deși Europa are o largă deschidere maritimă, deși Europa este legată foarte mult de comerțul maritim, se observă un regres în ceea ce privește implicarea tinerilor mai ales în activitățile legate de mare. Tot în continuarea acelei Convenții pe care o evoc aici, și textul cred că este deosebit de interesant, vreau să vă spun că va fi nominalizat un coordonator european, care va trata specific probleme de transport maritim, alături de comisarul european care există în Comisia Europeană, domnul Borg, despre care s-a vorbit anterior.

Mai este o problemă! Eu o să mă axez mai mult pe problema mediului, pentru că am văzut în toate mediile europene și mondiale că este discutată. Trebuie să fim foarte conștienți că trebuie să ne protejăm mediul, dincolo de problemele sau divergențele pe care le avem noi la nivel național sau local. În momentul în care protejăm mediul foarte bine, putem să beneficiem la maxim de resursele maritime, aici înțelegând și oceane și mări și, probabil, să rezolvăm într-un fel problema energiei, la care mă refeream anterior.

Încă o dată vă salut pentru inițiativa dumneavoastră. Este foarte importantă și interesantă și sper să mai fie multe acțiuni de acest fel. Mulțumesc!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Mulțumim, stimată domnișoară Alina Sîrbu!

Lect.univ.dr. Mariana Cojoc:

Două secunde, domnule decan! Noi am invitat și Ministerul Mediului dar nu avem reprezentanți.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Da! Într-adevăr, vroiam să punctăm acest aspect! Din păcate, nici măcar nu s-a răspuns invitației. Cu excepția celor care sunt din teritoriu. Am să-l rog pe domnul Vasile Pătrașcu să ia cuvântul imediat, nu înainte de a oferi această posibilitate domnului subprefect Adrian Nicolaescu. Aș vrea, stimați colegi, să

intervenți, nu neapărat după acest desfășurător! Aveți cuvântul, domnule subprefect!

Adrian Nicolaescu:

Apreciez ca deosebit de oportună și utilă întâlnirea de astăzi, dezbateră de astăzi! Era normal să fie aici întâlnirea nr. 1 pe această temă. Suntem la Constanța și discutăm despre dezvoltarea maritimă. Nu puteam să o facem într-o zonă centrală a țării, așa că apreciem și felicităm Facultatea de Istorie și Științe Politice pentru această inițiativă.

Eu aș vrea să dau o notă mai optimistă decât colegii care au vorbit mai înainte. Aș vrea să-l citez pe Mihai Daraban, care îmi este prieten. El a fost supra-realist când a vorbit despre situația geopolitică în care ne aflăm, dar nu acesta este mesajul pe care trebuie să-l reținem noi, ci să înțelegem că este extraordinar de bine că Uniunea Europeană a luat în considerare această nouă politică de dezvoltare a regiunilor maritime, din care și noi facem parte. Din câte știu eu, avem la Marea Neagră vreo 240 de km, lungimea țărmului. Este o lungime destul de importantă. Noi trebuie să discutăm pe întregul ansamblu, pe întreaga lungime a Dobrogei. Normal, trebuia să invităm și Tulcea alături de noi, dar probabil că la următoarea dezbateră vor fi alături de noi, pentru că și ei au aceeași problemă ca și noi cu dezvoltarea maritimă. Sigur, este important faptul că s-a discutat la Bremen, nu am știut, dar acum am luat la cunoștință de aceste noi direcții de politică europeană. Pe noi ne avantajează extrem de mult, pentru că noi putem să ne structurăm strategia de dezvoltare zonală, și vorbesc despre județul Constanța, în aceste direcții. Depinde de noi ceea ce vom pune în fața celor care vor lua deciziile!

Mai devreme, doamna profesoară a vorbit despre dezvoltarea industriei pescuitului. Vin, într-adevăr, sume enorme, dar acestea vin pe o anumită politică europeană, de care noi trebuie să ținem cont. Deci, nu putem noi să ne propunem să facem aeroporturi, să dezvoltăm porturi în continuare până nu avem OK-ul Comisiei Europene. Totul acum se face într-o politică economică dirijată, iar noi trebuie să ținem cont de ceea ce se dorește de la noi. Probabil că la nivel european, la nivel central, se va analiza fiecare oportunitate. Sigur, ei nu cunosc ceea ce ne interesează pe noi! Aici este interesul nostru să ne prezentăm cu o strategie pe care noi o considerăm bună pentru dezvoltarea zonei noastre și, atunci, vor ține cont de ea.

Vreau să fac o paranteză. Știu deja că s-a aprobat un port pescăresc la Năvodari, cu suma de 35 milioane de €, deja sunt avansate niște documente pentru aprobarea terenului, ș.a.m.d. Deci, se dorește ca în zona noastră să se dezvolte industria pescuitului. E foarte bine! Înseamnă că vom lega de această industrie și alte activități. Nu intru în amănunte. Fiecare și-a dezvoltat singur resortul de activitate, însă din punctul de vedere al Prefecturii, ca reprezentant al Guvernului în teritoriu, este foarte important să realizăm acel nucleu de inițiativă – cercetare, economiști, juriști, tot ce vreți dumneavoastră ce are mai bun

Constanța –, să participăm la strategia de dezvoltare, la întocmirea acestei noi strategii de dezvoltare, care sigur va atrage și fonduri importante.

Noi trebuie să vorbim însă foarte serios cu unitățile de management, cu ministerele de resort, care vor derula fondurile structurale, pentru că nu putem să hotărâm noi ceva aici și la Minister să nu se știe că noi discutăm cum să dezvoltăm nu știu ce activitate. Trebuie legat de acest raport de colaborare între autoritățile locale, între factorii economici la nivel local și ministerele care sunt deosebit de importante ca unități de management, pe fondurile structurale să existe o permanentă legătură. Aici trebuie să dezvoltăm, și probabil că un următor pas, dacă sunteți de acord, ar fi să-l invităm sau să lansăm altă inițiativă mai departe, pentru a concretiza ceea ce vă propuneți. Deocamdată a fost un semnal extraordinar că la Constanța există preocupare pentru politica de dezvoltare maritimă. Era normal să fie așa ceva! Însă, pentru pasul următor, va trebui să vedem concret ce putem face pentru a mișca eforturile în direcția aceasta. Noi, la nivel de Prefectură, suntem profund implicați în politica de integrare europeană, ținem cont de absolut toate evenimentele ce se întâmplă la nivel european. Recunoaștem că nici noi nu le știm pe toate, însă avem colective de cercetare la nivel de universitate. Sigur, dâșii sunt cu un pas înainte și vin cu informațiile și cu sugestiile. Ele sunt deosebite, pentru că au o legătură cu realitatea. Însă, de aici trebuie făcută o politică de dezvoltare și asta face baza dezvoltării durabile gândită pe termen mediu, pe termen lung și ne gândim, într-adevăr, ca să luăm în considerare toate aspectele care țin de o dezvoltare economică normală, ca să nu-i spunem altfel, pentru că nu putem să discutăm numai de turism, șantiere navale sau despre altceva.

Deci, aici este o activitate foarte complexă! De aceea, probabil, că s-au și gândit europenii că zonele acestea costiere sunt mult mai complexe decât s-a văzut până acum. Aici sunt înglobate o mulțime de activități. Nu le mai enumerăm, pentru că au vorbit colegii destul despre ele. Însă așa cum politica europeană este una pentru zonele urbane, pentru zonele rurale, pentru zone periferice, așa s-a gândit acum o politică pentru zonele maritime. Și este extraordinar, pentru că noi facem parte din această zonă. Deci ne privește direct și personal ceea ce vom face. Depinde de noi. Nu trebuie să vină cineva de la mijlocul țării să ne spună „ce faceți voi aici?” O gândim cu mintea noastră, o punem în ecuație și tragem o concluzie. Oricum trebuie să discutăm de un parteneriat, de o echipă care va lucra din greu, pentru că suntem într-o cursă contra cronometru și dacă nu realizăm această strategie reală, deci nu inventată, atunci trebuie să ne gândim că vom pierde nu numai bani, dar pierdem trenul. Ne-o vor lua alții înainte! Mai avem și vecini care știu să facă lucrurile mai bine decât noi.

Eu sunt, totuși, optimist și zic că ceea ce s-a făcut astăzi este foarte important și se vor face alte activități pentru a susține această inițiativă, inclusiv cu *Cartea Albă*, care înseamnă actul care va sta la baza documentului final european. Sunt optimist și susținem la nivel de județ toată aceste inițiative

pentru că sunt reale, sunt posibile de a fi realizate la noi, în regiunea Constanța. Regiunea Dobrogea, ca să fiu mai corect. Eu vă mulțumesc și aștept să participăm în continuare și să susținem efortul. Mulțumesc!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Mulțumesc, domnule subprefect! Într-adevăr, tot ceea ce ne-ați sugerat trebuie să se finalizeze într-un mod cât mai pertinent. Adineauri, domnul Vasile Pătrașcu, cercetător doctor și specialist recunoscut pe linia cercetării marine, încerca să ia apărarea Ministerului Mediului. Nu se pune problema să punem la punct sau la zid unul dintre ministerele importante, mai ales pentru zona noastră. Domnul subprefect făcea trimitere clară la ceea ce înseamnă cercetarea!

Îl rog pe domnul conferențiar dr. Dominuț Pădureanu să ne lămurească oarecum asupra unei probleme. Înțeleg că doreați să luați cuvântul mai devreme chiar.

Conf.univ.dr. Dominuț Pădureanu:

Mai înainte m-a incitat reprezentanta Ministerului Transporturilor și nu vroiam ca întrebarea mea să o pună într-o postură neplăcută, dar nici nu pot să-mi repugn acest instinct de a pune întrebarea. Dumneavoastră personal sau reprezentanții Ministerului ați participat la Bremen?

Alina Sîrbu:

Eu personal, împreună cu alți colegi!

Conf.univ.dr. Dominuț Pădureanu:

Și, acum, urmează partea a doua a întrebării. În care dintre aceste concluzii se regăsesc punctul de vedere sau pozițiile României, interesele României? Ne-ați vorbit despre Bremen foarte frumos. Eu sunt ardelean pragmatic și mă interesau concret aceste concluzii, în care din ele se găsește punctul de vedere, respectiv, interesele României?

Alina Sîrbu:

Această declarație de la Bremen este la nivel macro, adică la nivel general. Punctul de vedere al României trebuia susținut în cadrul discuțiilor propriu-zise. Pentru a avea un punct de vedere al ministerului de resort, ar fi trebuit să existe, în opinia mea, o poziție sau o mai bună colaborare între autoritățile implicate. Atunci când susținem o poziție, trebuie să mergem la anumite elemente pragmatice. Deci, punctul de vedere al României în cadrul acestei Conferințe de la Bremen ar fi trebuit susținut acolo, în timpul dezbaterilor. Ceea ce s-a întâmplat în această Declarație de la Bremen sunt anumite idei cu caracter general, pe care România le cunoaște din *Cartea Verde*, cu care este de acord și pe care le susține. Dar dincolo de aceste elemente este vorba de anumite interese particulare care trebuie să fie susținute. Mă refer la

aici, să zicem, la cazul Finlandei sau la cazul Poloniei, care sunt deosebit de interesate de Marea Baltică. Eu, când am făcut această afirmație la care dumneavoastră vă refereați, am vrut să pun în discuție necesitatea unui dialog mai strâns cu autoritățile direct implicate, pentru că la nivel european se pune mare accent pe principiul *subsidiarității*.

Conf.univ.dr. Dominuț Pădureanu:

Cu permisiunea dumneavoastră, vreau să spun și eu câteva puncte de vedere!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Vă rog!

Conf.univ.dr. Dominuț Pădureanu:

Întâi de toate, v-aș propune să meditați asupra următorului aspect: să nu se încheie manifestarea de astăzi printr-un protocol, ci să considerăm că este o întâlnire prealabilă, care va fi urmată de a doua, fie la Tulcea, fie la Constanța, la care să ia parte inclusiv reprezentanții Ministerului de Externe, reprezentanții Parlamentului, Comisia de resort vis-à-vis de integrare europeană, plus, dați-mi voie să cred că aici este cazul să participe și specialiști de talie din cadrul Universității, profesorul Vespremeanu, specialist de talie în problemele Mării Negre. Nu poți vorbi de o astfel de *Carte Verde* fără să nu aduci aici reprezentanți și ai marinei militare, și mă refer aici inclusiv ai principalelor porturi ale României. Noi vorbim de mare, vorbim implicit de Dunăre, dar lipsesc niște oameni și să nu o luați ca o critică.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Criticați-ne cât mai bine! Merităm!

Conf.univ.dr. Dominuț Pădureanu:

Nu, nu! Nu sunt un om care critică, ci care ridică, principial, niște aspecte! Cred eu că un protocol serios, care poate să meargă mai apoi în fața unor foruri la fel de serioase necesită foarte multă meditație.

A doua chestiune la care doresc să mă refer este că s-a făcut la un moment dat o remarcă: nu trebuie să facem o analiză geopolitică a Mării Negre. Punctul meu de vedere este total opus, fără să supăr pe nimeni. De ce? Noi putem să ne facem foarte multe planuri vis-à-vis de evoluția în această parte a Mării Negre, dar fără să ținem cont de ce se întâmplă în arealul Mării Negre și pe coastele Mării Negre. De jur împrejur sunt șase state riverane, din care cel puțin două sau trei nu ne văd cu ochi buni. Și adevărul e că și noi zgândărim, printr-o politică externă deficitară. Nu trebuie să ne jenăm acum dacă a vorbit domnul Mihălcioiu despre 400 de nave pe care le-am pierdut. Este un jaf, un dezastru național. De ce să nu o spunem?

O altă chestiune: nu trebuie să spunem aici, că s-au făcut greșeli politice. Nu trebuie să ne fie jenă să vorbim despre incompetență, fie politică, fie profesională, pentru că altfel nu am fi unde suntem. Noi am fost cândva, totuși, în domeniul naval și maritim, o țară recunoscută. La un moment dat, portul Constanța era unul dintre primele porturi europene. Cred, totuși, cu toată sinceritatea mea, că lucrurile trebuie abordate cât se poate de deschis, cât se poate de realist și să nu ne mai fie frică de termeni, sau când e vorba de anumite persoane sau anumite instituții să punem punctul pe „i”. Altfel, ne întâlnim într-un conclave cât mai plăcut, schimbăm amabilități, dar lucrurile trebuie spuse foarte clar.

În legătură cu Marea Neagră și cu poziția României la Marea Neagră sunt un om optimist și împărtășesc punctul de vedere al reprezentantului Primăriei. Mai devreme sau mai târziu, poziția României, care este una cheie în această parte a lumii, își va spune cuvântul. E adevărat că nu trebuie să așteptăm să ne cadă nouă favoruri din cer, ci trebuie să luptăm ca să le obținem cât mai repede în beneficiul tuturor românilor. La ora actuală, se poate vorbi în domeniul maritim despre beneficii, dar ale câtorva persoane, zeci sau sute de persoane care sunt multimiliardare, multimilionare în valută, dar nu, interesul național e altceva. La noi, acesta trebuie să primeze. Trebuie o implicare mult mai activă și din partea Ministerului de Transport sau Ministerului de Externe, a altor factori, inclusiv a Președinției, pentru că președintele este un specialist în acest domeniu. Și cred că nu ar strica să-l invitați! Eu sunt convins că, dacă veți face în vară o astfel de treabă, va fi încântat și, fiind o perioadă călduroasă și plăcută, nu este exclus ca să vină și să audă punctele de vedere ale specialiștilor care ar mai fi trebuit să fie în rândurile noastre.

Punctual, am și eu câteva propuneri în legătură cu revitalizarea pescuitului. S-a spus că am pierdut 100 de nave, dar adevărul este că am pierdut mai mult de 100 de nave. Am pierdut profesioniștii care deserveau aceste nave. S-a frânat, ceva s-a rupt brusc! Există puțini, din câte cunosc eu ca profesor la Academie, la catedră de 30 ani, sunt puțini care lucrează din flota de pescuit la noi în flotele altor state, așa cum se întâmplă cu marina comercială. Este un punct de vedere, un aspect asupra căruia cred că ar trebui să mediteze inclusiv Ministerul Educației. Trebuia să fie cineva și de acolo, pentru că nu poți vorbi de viitorul României la Marea Neagră fără să vorbești despre specialiștii de care ai nevoie. Nu poți să vorbești aici despre acest aspect fără să ai, de la Academia de Studii Economice sau Institutul de Cercetări Economice, oameni care de ani de zile se ocupă cu aceste aspecte și chiar ar trebui să fie aici și nu în birouri pe scaunele pe care le au. Aici se discută și se dezbate ca să ajungem până la urmă la niște concluzii.

Apoi există situația unor porturi, care este dramatică! Luăm numai cazul Sulinei. E păcat de Dumnezeu că reprezentantul Sulinei, primarul de acolo, care este un sufletist, nu l-ați invitat aici. Eu nu vreau să mă substitui persoanei. Să vă vorbească de ce politică subtilă duce de exemplu Ucraina ca să împotmolească

musura ca lumea, ca să se dezvolte Odessa în detrimentul nostru. Este marele specialist, domnul Bonda, care este o somitate europeană în probleme legate de înnisiparea țărmurilor și porturilor românești. Nu se poate să discuți despre viitor și să nu chemi oamenii aceștia, care o viață întreagă asta au făcut și asta cunosc. Noi putem zburda cu gândurile și cu visele că vom face și vom dreg și ne vom împotmoli de primul prag. Primul prag în cazul acesta este înnisiparea, inclusiv la Mamaia, inclusiv la Eforie și în alte părți. Uneori se pierde din țărm, ori dimpotrivă se întâmplă alte fenomene. Apoi mă refer aici la faptul că, la dezvoltarea turismului noi stăm foarte prost la nave. Noi nu avem la ora actuală nici o navă. *Transilvania*, am terminat-o la ordinul Moscovei și noi, care am fost specialiști în a executa ordine, am făcut-o și pe asta. Știți însă o curiozitate? *Transilvania* a avut o soră, la fel de elegantă, care a fost luată de sovietici și care a fost dată Ucrainei. Și, curiozitate: ea circulă pe apele Mării Negre în numele Ucrainei. Este lebăda lor, sora *Transilvaniei*, despre care lumea știe mai puțin.

S-ar putea face mai mult din acest punct de vedere. Televiziunea *Neptun*, și avem o reprezentanță delicată aici, presa locală vorbește când vin aici nave pasagere cu americani, cu germani, e un adevărat eveniment local! Nu este, dacă vreți, o dramă, pentru că pe foarte mulți turiști i-am plimba noi, să-i ducem noi. Dar noi nu facem lucrul acesta.

Sunt multe de spus și pentru că ați dat un semnal să nu monopolizăm timpul, credeți-mă, eu de abia acum am început să mă încălzesc! Dar mă opresc aici cu gândul că, fie pe parcurs, cu o întrebare sau o completare, fie la o nouă întâlnire, vor fi și alte treburi care pot fi spuse. Închei. Nu uitați, vă rog, la o altă astfel de manifestare, să invitați Ministerul de Externe și Ministerul Apărării, pentru că problemele legate de Marea Neagră și România la Marea Neagră implică automat Ministerul de Externe și Ministerul Apărării. Mulțumesc mult!

Adrian Mihălcioiu:

30 de secunde, vă rog! La Comisia de Dialog Social, la Bruxelles, unde sunt invitate toate sindicatele, venea de fiecare dată ministrul Transporturilor din Polonia, care stătea, nu lua cuvântul, își nota doar ce se întâmpla acolo. Important ar fi, așa cum spunea și domnul profesor, să fie aici oameni care au decizia în mână. Să vină cineva din câte un birou, să vadă. Degeaba vorbim dacă nu venim cu oameni care să stea până se termină că, dacă ne uităm așa, prin sală, am mai rămas câțiva aici. Acesta este interesul! Interesul este să spui ce ai de spus și pe urmă să pleci. Apoi, sunt țări europene care au un minister al marinei, separat de celelalte ministere. Aici sunt foarte multe probleme și acum nu le putem epuiza pe toate.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Îmi permit să dau niște răspunsuri scurte și la obiect, așa cum domnul conferențiar Dominuț Pădureanu știe. Vreau să vă asigur că am făcut eforturi supraomenești în a fi contactate acele personalități cu putere de decizie. Nu vin,

noi știm acest lucru! Credeți-ne că, dacă am plecat la drum cu acest gen de dezbatere, am făcut-o în primul rând pentru studenții noștri, care vor și care trebuie să înțeleagă ce înseamnă o dezbatere publică, fie ea și la început de drum! Finalizarea ei, se înțelege, urmează să parcurgă alte câteva etape. Eu aș vrea, ca o scurtă paranteză acum, legată de desfășurătorul nostru, să nu monopolizăm subiectul; însă, în nici un caz nu s-a pus problema trunchierii mesajului. Unii colegi au tendința, eu știu! Doamna Cojoc, înțeleg că doriți să luați cuvântul!

Lect.univ.dr. Mariana Cojoc:

Noi am inițiat această dezbatere, în sensul că, ocupându-ne alături de doamna profesor Daniela Bușă, avându-l alături pe domnul conferențiar Florin Anghel, alături de alți profesori din cadrul ambelor instituții, Facultatea de Istorie și Științe Politice și Institutul de Istorie „Nicolae Iorga” am ajuns, evident, și la această *Carte Verde*, lansată în iunie 2006, dar în România, în afară de acele comunicate, nu s-a întâmplat nimic! În comunicatele acelea extraordinar de scurte, în două rânduri se expedia problema, nici măcar nu era prezentat cine a fost sau cine a participat la acele dezbatere. Iată, doamna Merlă spunea că habar nu avea de așa ceva! Noi am inițiat această dezbatere tocmai pentru că în România nu se întâmplă nimic! Sau, e posibil să nu știm noi. Există lipsă de comunicare. Aici am, de exemplu, pentru că domnul Mihălcioiu spunea să continuăm și, categoric, vom continua pe această linie, un document care îmi arată că numai în anul 2007, începând din martie și până la finalul anului 2007, sunt cinci pagini în care sunt menționate acțiuni, după cum le vedeți, care au loc la nivelul Uniunii Europene pe această problemă a afacerilor maritime. Doar pentru 2007. Noi, iată, astăzi evidențiem această lipsă de comunicare! Noi am încercat, credeți-ne, eforturile au fost supraomenești, am sunat din bugetul acestei Universități și, de zeci de ori, din bugetul propriu. Am sunat peste tot, am încercat să facem ca lucrurile să meargă! Dovada - ne-am adunat aici!

Conf.univ.dr. Dominuț Pădureanu:

Să nu o luați ca pe o critică!

Lect.univ.dr. Mariana Cojoc:

Nu! Dar trebuia subliniat lucrul acesta!

Prof.univ.dr. Daniela Bușă:

Eu sunt convinsă că ecourile întâlnirii noastre de astăzi îi vor face pe cei care nu au venit să regrete faptul că au pierdut această întâlnire și, data viitoare, să se ofere chiar să vină!

Adrian Mihălcioiu:

Doar un anunț am de făcut!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Vă rog!

Adrian Mihălcioiu:

Dețin un document european privind politica maritimă în toate țările europene. Dacă este cineva interesat, să mă contacteze și îl pun la dispoziție!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Cu certitudine, de la noi vor fi!

Adrian Mihălcioiu:

E foarte interesant! E foarte interesant ce se întâmplă în alte țări, în Europa. În România discutăm noi între noi. Nu știm nimic!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Muțumim! Domnul comisar Laurențiu Costache de la Inspectoratul Județean Poliția de Frontieră Constanța. Mă gândesc că ați putea să ne prezentați o anume imagine pe linia disponibilităților instituției dumneavoastră față de această politică.

Laurențiu Costache:

Da, aveți dreptate! O să aduc în atenție faptul că noi am participat la consultări la nivelul Ministerului Afacerilor Externe, la anumite dezbateri cu privire la această politică. Dacă unele instituții nu au participat, nu știu a cui este vina, dar s-a participat. Din octombrie 2006 și până în prezent, Poliția de Frontieră și-a exprimat punctul de vedere. Dezvoltarea proiectelor economice are nevoie și de un spațiu de securitate și siguranță și când vorbim de acest lucru trebuie să precizăm că Ministerul de Interne, în luna martie a acestui an, a elaborat, printr-o hotărâre de guvern - *Strategia Națională de Management Integrat al Frontierei de stat a României pentru perioada 2007-2010*, unde veți regăsi principalele direcții de acțiune. Direcții de acțiune care, după cum o să vedeți, dacă citiți, se regăsesc în recomandările acestei *Cărți Verzi*. Poliția de Frontieră și, revenind la spațiul Constanței și Tulcei, a dezvoltat mai multe proiecte pentru supravegherea și controlul acestei zone. Mă refer la un proiect *Phare*, care a început în 2003, un proiect de 31.000.000 €, pentru dezvoltarea unui sistem de supraveghere și control, proiect care va avea finalizarea în anul viitor, la sfârșitul anului 2008. Acest proiect va da posibilitatea să cunoaștem și să monitorizăm tot traficul naval în această zonă, inclusiv în zona contiguă. Acest sistem va fi integrat cu sistemul din cadrul Ministerului Transporturilor, cu portul Constanța, cu un sistem al Ministerului Apărării, cât și cu un sistem al Ministerului Agriculturii, cel care monitorizează traficul pescadourilor în Marea Neagră.

De asemenea, pe Dunăre se dezvoltă un alt proiect, tot al Ministerului Transportului, se numește *SCOD*, la care Poliția de Frontieră intervine tot în

baza unui proiect *Phare*, cu 11.000.000 €, pentru îmbunătățirea acestui sistem din punct de vedere al Poliției de Frontieră. De asemenea, începând cu anul 2000, la inițiativa Turciei, toate Polițiile de Frontieră din spațiul Mării Negre se întâlnesc anual pentru a colabora în domeniul securității acestui spațiu, prevenind combaterea infracționalității transfrontaliere. În acest an, în 2007, această reuniune va fi în Bulgaria. Mai mult, în cadrul acestor sisteme, fiecare țară și-a adus contribuția pentru a dezvolta relațiile de cooperare polițienească. Ultimul, să spunem, un sistem aparte este de comunicare on-line a tuturor informațiilor care privesc polițiile de frontieră sau gărzile de coastă din țările riverane Mării Negre, la care România, spre mândrie, a testat spre exercițiu acest sistem de comunicare on-line. Bineînțeles, cu concluziile de îmbunătățire care s-au adus de către fiecare în parte, credem că, în acest an, acest sistem va fi oficializat, să spunem așa, la nivelul Polițiilor de Frontieră.

De asemenea, Poliția de Frontieră, de la 1 ianuarie, intrând și noi în spațiul comunitar, alături de celelalte state ale Uniunii Europene, suntem sub egida FRONTEX. FRONTEX-ul este *big brother*-ul nostru, care ne coordonează să luăm cele mai bune măsuri pentru combaterea migrației locale, cât și a celorlalte infracțiuni transfrontaliere. Prima întâlnire a FRONTEX-ului a fost chiar începând cu acest an. S-a dezvoltat în cadrul Inspectoratului General al Poliției de Frontieră un serviciu special pentru un punct de contact FRONTEX și, la fiecare întâlnire, suntem invitați alături de celelalte state membre pentru domeniile Poliției de Frontieră. Următoarea vizită va fi în Germania, luna viitoare pentru a discuta cooperarea între Marea Neagră și Marea Baltică, tot în domeniul Poliției de Frontieră.

Ca propunere, părerea mea personală sau problema mea este că eu nu știu până la urmă cine ne reprezintă, sau în România ce instituție reprezintă punctul de vedere al țării pentru *Cartea Verde Europeană*. Să înțeleg că Ministerul Transporturilor sau Ministerul de Externe. Aici este problema mea, pe care încă nu am înțeles-o. Dacă ne reprezintă cineva, părerea mea este ca în delegațiile respective să fie un reprezentant, nu neapărat al Poliției de Frontieră, eventual cineva care cunoaște domeniul de securitate, din punctul de vedere al infracționalității transfrontaliere.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

De la Ministerul Transporturilor, vă rog!

Mădălina Gheorghiu:

Este vorba de o abordare integrată a mai multor domenii. În cadrul grupului de lucru s-a răspuns la Chestionarul acesta. Au fost consultări, fiecare minister și-a consultat partenerii. Ministerul Transporturilor a consultat tot ce implică autoritățile A.N.R., administrațiile portuare, sindicatele, au fost consultate.

Adrian Mihălcioiu:

Nu!

Mădălina Gheorghiu:

Ba da! Chiar eu am trimis e-mail la dumneavoastră!

Adrian Mihălcioiu:

La noi?

Mădălina Gheorghiu:

Da! S-au dat termene, s-au primit propunerile la aceste întrebări, s-au discutat în cadrul grupului de lucru, iar tot materialul a fost trimis chiar săptămâna trecută de către Departamentul Afacerilor Europene și atașat documentul M.I.R.A., legat de garda de coastă europeană, ceea ce este marea noutate care se dorește a fi realizată, legat de această *Carte Verde*. Din ce am observat la grupurile de la Bruxelles, Uniunea Europeană nu prea este de acord cu această gardă de coastă.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Vă mulțumim și vă rugăm și noi să rămâneți în continuare în priză cu toate aceste repere, pentru că eu sunt convins că vor mai fi întrebări interesante! Mai avem în acest desfășurător al nostru câteva instituții la care vrem să ne raportăm cu necesitate. De la Căpitănia Zonală Constanța, domnul director adjunct Laurențiu Zanfîr! Aș vrea să ne spuneți ce părere aveți despre document și ce ați putea să adăugați la ceea ce s-a spus!

Laurențiu Zanfîr:

Mulțumesc mult pentru invitație! Este o temă foarte vastă și este mult de discutat! Eu am să mă refer în principal la obiectul nostru de activitate, al Autorității Navale și al Căpităniei Zonale în speță. Am să plec de la faptul că s-a lucrat foarte mult la această uniformizare a legislației interne cu cea europeană, având în cadrul A.N.R.-ului un serviciu specializat, care a început să lucreze încă din 2006 pe legislația europeană. Au fost implicați mulți specialiști din cadrul Autorității Navale din Constanța și din teritoriu, din căpităniile zonale și încă se lucrează la alinierea legislației românești cu cea europeană. Este în continuă perfecționare, ca să vă spun așa, actualizare.

Obiectul de activitate al Autorității Navale, ca reprezentant în teritoriu al Ministerului Transporturilor, este siguranța navigației și prevenirea și combaterea poluării apelor. Colaborăm atât la nivel regional, cât și european. La nivel regional, vreau să vă menționez faptul că România este membră al *Memorandumului Mării Negre* pe inspecție nave; încă suntem membri în acest *Memorandum* regional. De la 1 mai anul acesta am fost primiți deja ca membru, *full member*, la *Paris Memorandum*. Este o mare realizare! Deja navele care intră în

portul Constanța sunt controlate din punctul de vedere al echipamentelor, calificării personalului la standardul european. Procedurile de control sunt europene, sunt aceleași care se folosesc și în *Memorandumul Paris*. Navele care sunt pe *blacklist*-ul Uniunii Europene sunt și pe *blacklist*-ul României, tot ce este navă care nu corespunde din punctul de vedere al standardului minim nu este acceptată în portul Constanța și este o continuă preocupare pe acest domeniu. Avem 24 de ore din 24 supraveghere pe acest domeniu al siguranței în mod special printr-un centru specializat, *Centrul de Dirijare și Monitorizare a Traficului Maritim*, atât în portul Constanța, care acum se vrea o upgradare a sistemului. Există un proiect de îmbunătățire a echipamentului pentru monitorizarea traficului maritim și fluvial, ținând cont de faptul că avem nave care intră în portul Constanța maritim, cât și în portul Sud Agigea pentru navele care vin pe canal.

Un alt domeniu pe care îl abordăm în cadrul Autorității Navale este siguranța, și aici mă refer la *Codul de Securitate*, este o interfață între navă și port și, aici, ne implicăm și noi pentru navele sub pavilion român, câte au mai rămas. Dăm certificate pentru acest domeniu. Deci există și în acest sens o mare preocupare! La nivelul Căpităniei Zonale, dacă este cazul unor evenimente de navigație, avem un serviciu specializat care se ocupă de cercetarea evenimentelor de navigație. Bineînțeles, ținem legătura cu Procuratura! Tot ce este eveniment de navigație în portul Constanța se raportează către Procuratură.

În ceea ce privește prevenirea poluării în port, avem un serviciu specializat, care, zilnic face controlului apei, atât în port, cât și în zona adiacentă și orice semn de poluare este imediat notat și se iau măsurile corespunzătoare. Un alt domeniu în care ne exercităm activitatea este cel al certificării personalului navigant. Avem două instituții de învățământ de renume, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Universitatea Maritimă. Absolvenții respectivi merg la Centrul de Perfecționare, apoi se prezintă la noi, la Autoritatea Navală, și susțin examene. Sunt brevetati și, apoi, își caută de lucru, ori pe navele românești, ori pe navele sub pavilion străin. În general, noi ducem politica Ministerului și căutăm să nu ieșim din ceea ce se vrea la nivel național. Acesta este rolul nostru la nivelul Căpităniei Zonale. Cam atât am avut de spus! Mulțumesc!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Mulțumesc mult, domnule director! În continuare, aș dori să dau cuvântul reprezentantului Administrației Canalelor Navigabile, domnul Iulian Șuhani!

Iulian Șuhani:

Vă mulțumesc pentru invitație! Mă numesc Iulian Șuhani, sunt Șef Birou Marketing și aș vrea să vă fac o scurtă prezentare a companiei pe care o prezint și a principalelor obiective de marketing pe care le avem.

Administrația Canalelor Navigabile a fost înființată în anul 1988 prin decizie de Guvern și are în patrimoniu canalele navigabile Dunărea-Marea Neagră și Poarta Albă-Midia-Năvodari, precum și infrastructura aferentă, compusă din patru ecluze, și anume: Agigea, Cernavodă, Năvodari și Ovidiu, precum și porturile la Ovidiu, Luminița, Medgidia și Basarabi. În acord cu standardele Uniunii Europene, Canalul Dunăre-Marea Neagră face parte din clasa a VI-a de canale de transport pe ape interioare. Canalul Dunăre-Marea Neagră este integrat în rețeaua intermodală de transport, făcând parte din Coridorul șapte de transport pe Dunăre, făcând legătura între portul Cernavodă și portul Constanța, scurtând astfel cu 400 de km ruta de transport a mărfurilor între Marea Neagră și porturile dunărene, respectiv cu centrul Europei.

Odată cu deschiderea Canalului Rin-Main, în anul 1992, s-a făcut o legătură directă între portul Constanța și portul Rotterdam. Administrația Canalelor Navigabile oferă o gamă largă de servicii, printre care pot să amintesc dirijarea și monitorizarea traficului maritim, asistența navigației cu personal calificat, radio-comunicații între nave, încărcare-descărcare. Unul dintre obiectivele principale al Departamentului de Marketing este direcționarea mărfurilor din centrul Europei către portul Constanța, precum și dezvoltarea transportului containerizat, având în vedere că portul Constanța oferă numeroase facilități și numeroase posibilități pentru perioada viitoare. De asemenea, se încurajează transferul mărfurilor de pe sistemul rutier și feroviar pe transportul naval.

Vă mulțumesc!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Este și pentru noi obiect de studiu Canalul ca atare, vorbind dumneavoastră despre el ca obiect de activitate! În continuare, aș dori să dau cuvântul colegului meu, director adjunct al Institutului de Cercetare-Dezvoltare Marină „Grigore Antipa” Constanța, care ar avea mult mai multe lucruri să ne spună. Domnule doctor Vasile Pătrașcu, aveți cuvântul!

Vasile Pătrașcu:

Mulțumesc frumos pentru această invitație! Dați-mi și mie voie să felicit organizatorii; să apreciem că această acțiune ne vine în sprijinul acelor suite de activități care sunt menite să îmbunătățească comunicarea între noi și a ne face actori mai viabili, să spunem, în zona costieră și nu numai, la nivel național și comunitar. Ceea ce aș vrea eu să subliniez de la bun început este faptul că trebuie să ne clarificăm, și îmi cer iertare, dar sunt probleme de care ne lovim și noi de multe ori și, evident, încercăm să mergem și la rădăcina lucrurilor! Ceea ce trebuie să înțelegem și să ne clarificăm este faptul că ne întâlnim nu pentru a face această *politică*, pentru că nu noi o facem! Ne întâlnim în primul rând pentru a comunica! Ceea ce s-a subliniat că este o necesitate. Această comunicare are în vedere nu atât ceea ce avem ca țință, ci faptul că este important să urmărim cum

contribuim noi la acel nucleu sau la acel parteneriat care se are în vedere în urma acestei întâlniri. Adică să nu înțelegem greșit faptul că ne substituim, să zicem, acelor programe secvențiale, sectoriale, pe care fiecare instituție participantă le are în obligațiile și în statutul de funcționare. Departe de lucrul ăsta! Avem însă posibilitatea, prin deschiderea pe care ne-o face Universitatea „Ovidius”, să contribuim ca și parteneri în societatea civilă, ca și actori locali în zona acesta, cu acel segment de interfață care se solicită, în a face o observație sau o propunere comună.

Strategia oficială sau structura oficială este una, ceea ce încercăm să construim aici este altceva, care vine în completare la aceasta și, de aceea, este bine de știut și iar îmi cer scuze, politica și planurile generale, pentru că ne lovim de astfel de probleme. Sunt cele care se cunosc, cele care ajung din afară la noi. Politica și planurile specifice sunt cele pe care le dezvoltăm fiecare în segmentul lui de activitate, dar tocmai prin aceasta putem semnală fiecare ce problemă îl doare sau ce problemă semnalează în domeniul lui de activitate și ea poate fi ridicată ca principiu în politica generală, pentru că este posibil ca cei care fac politici generale la nivel de minister sau de comunitate europeană și, aici, am subliniat în paginile verzi, că înaintea *Cărții Verzi* se vine cu o politică din afară, dar poate că ea nu întotdeauna reflectă problemele locale. Poate că nu se ține cont de decalajele care există între comunitățile locale și statele membre. Atunci cum poți să aplici o politică comunitară sau ceea ce se solicită la nivelul comunității europene sau la un nivel mai înalt? Cum poți să rezolvi asemenea probleme cu aceeași viteză cu care își pune problemele Marea Britanie, Franța, Germania, Polonia și alte țări, când noi venim cu tradiția și istoricul nostru în această structură? Deci, e un bagaj de probleme de care trebuie să se țină cont în momentul când se pun asemenea întrebări.

Ce aș vrea să subliniez și, este într-un fel, datoria mea, este faptul că o întâlnire de genul acesta nu poate să nu țină cont de problemele de mediu! Problemele de mediu sunt preponderente la Marea Neagră. Sunt probleme pe care, la un moment dat, chiar și comunitatea europeană le ignoră, spunând că nu este responsabilitatea organismului în ansamblu. Să nu uităm faptul că suntem la capătul extrem al Dunării, în zona de recepție, în zona marină a tot ceea ce înseamnă în partea terestră și în partea continentală, în bazinul Dunării. Sunt foarte multe probleme ridicate de dezvoltarea industrială, de agricultură unde se lucrează cu pesticide, cu îngrășăminte ș.a.m.d. care produc impact în partea umedă și, prin Dunăre, ajung respectiv în mare, probleme de eutrofizare care se ridică mai ales în momentele de activitate turistică. În sezoanele respective pot crea probleme.

De asemenea, odată cu aceasta, aș vrea să reamintesc că România este implicată în *Convenția Mării Negre*, o Convenție mai veche decât inițiativa care se discută acum. Există un istoric și o tradiție în asemenea activități. Pentru *Convenția Mării Negre* s-a constituit un Secretariat la Istanbul. Anual, se dau date de mediu și de resurse marine în acest Secretariat. Se elaborează un raport, odată

la cinci ani, asupra activității și al centralizării acestor date privind Marea Neagră și zonele costiere în balanța Mării Negre. De asemenea, comunitatea europeană vine cu strategia marină europeană. Este o directivă marină care ne centralizează, ne dirijează activitățile.

În plus, există o strategie I.C.Z.M. în planurile comunității europene, iar România, respectiv Institutul, a fost implicată în elaborarea acestei strategii. S-a finalizat o versiune. Nu știm cât de departe s-a ajuns cu ea. Oricum, urmează să fie promovată printr-un act guvernamental.

Aș vrea să mai subliniez faptul că există un Comitet Național al Zonei Costiere, înființat prin hotărâre de Guvern. Institutul nostru se ocupă, să zicem, cu găzduirea și cu organizarea întâlnirilor acestui Comitet, prin faptul că este sediul Secretariatului permanent al acestuia. De ce este important acest Comitet și de ce îl menționez? Doamna primar Gâju a făcut referiri. Este important, pentru că el are în vedere dezvoltarea durabilă a zonei, are în vedere o serie de proiecte și de activități ce urmează a primi avizul în zona noastră și atunci trebuie discutate cu toți actorii care participă în asemenea structură. În momentul în care sunt divergențe, ele trebuie discutate, conciliate și aduse la acea țință, la acel numitor comun, care înseamnă dezvoltare durabilă. Aici sunt membri, în afară de autoritățile centrale, autorități locale, primari, institute de cercetare, universități, O.N.G.-uri de mediu, ș.a.md. Deci, o structură, de asemenea, largă! Se pot discuta asemenea lucruri punctuale și în acea structură.

De asemenea, există Comitetul Național Român pentru Oceanografie. Este o structură în care Institutul este implicat, participă trup și suflet, ca să spun așa. Are sediul în București, dar prin efectele pe care pot să le aibă activitățile acestui Comitet Național putem contribui și în această manieră cu o serie de politici care se au în vedere. N-aș vrea să nu menționez, în ultimul rând, activitatea Centrului de Perfecționare pe care îl găzduiește Institutul și în sprijinul și cu ajutorul B.E.N.A. Această activitate vine în completarea activității și demersului mai amplu pe care îl face Universitatea în a forma cadre în domeniul mediului sau cu trimeri la mediu. Vorbind de formarea continuă a adulților pe probleme de mediu și pe probleme de pescuit avem și o asemenea facilitate. Nu în ultimul rând, cunoaștem despre activități ale forumului Mării Negre, existent în anii trecuți, 1997-2000, pe care O.N.G.-urile au încercat să-l dezvolte și să-l țină viabil; nu s-a reușit mare lucru.

Nu în ultimul rând, aș vrea să menționez eforturile Universității „Ovidius” prin două mari inițiative, amândouă rămân în picioare în continuare și poate activitatea lor să fie susținută de oricare dintre noi. Este vorba de rețeaua Universităților la Marea Neagră, este vorba despre dezvoltare durabilă în Dobrogea!

De asemenea, în momentul de față există o inițiativă găzduită de Ministerul Mediului. Se cheamă *Forumul pentru comunicare și parteneriat la Marea Neagră*. Deci, iată că există preocupări ample pentru a ridica problema Mării Negre la nivel de Comunitate Europeană! Dar nu numai la sensul de discuții.

Ideea este de a găsi și celelalte surse de finanțare, acele posibilități materiale, pentru ca ceea ce discutăm noi să se și implementeze, să și dăm un răspuns, să spunem, și un debușeu al inițiativelor pe care le facem. Finalizări care să se concretizeze în elemente de practică.

Nu aș vrea să mă refer foarte mult asupra politicii naționale care există în domeniul mediului sau cercetării. Există fonduri alocate. Noi le primim și nu sunt numai acelea pe care le primim noi. Sunt fonduri care se derulează pe studii de mediu și pe tematici de mediu. Sunt studii și proiecte care se dau pentru cercetare și aș aminti *Programul Național de cercetare, dezvoltare, inovare*, pentru care și Universitatea a primit o serie de proiecte finanțate care sunt în derulare și la noi, asemenea. Aș menționa, dintre ele, cu preponderență programul nucleu, început în 2003, încheiat în 2006, care s-a dezvoltat în continuare în 2006-2008, referitor la Marea Neagră. De asemenea, nu este de trecut cu vederea și faptul că noi ne străduim la nivelul comunității locale să amintim din când în când că mai există și mediul marin. Există, dar trebuie să existe la modul implicării directe. Nu trecem pe lângă el. Este vecinul nostru și, de multe ori, în existența noastră cotidiană, nu-l mai băgăm în seamă. Încercăm să atragem aceste atenții, să spunem, cu ocazia unor zile deosebite, cum ar fi *Ziua Mediului* – 5 iunie, *Ziua Mării Negre* – 31 octombrie, cum ar fi ocaziile create de întâlniri de genul acesta, întâlniri pe care le avem în vedere în octombrie, cum ar fi Simpozionul național cu participare internațională organizat de Institutul nostru în acest an.

În fine, ceea ce aș vrea să mai spun este faptul că, dacă până acum se bifau activități și acțiuni într-o agendă, că am făcut și așa ceva, de acum încolo se pune problema mult mai acută și mai stringentă de a elimina improvizația și a aduce profesionalismul în asemenea lucruri. Cercetarea este un asemenea element care poate să permită o implicare efectivă, concretă în problemele ivite în politica din domeniul marin. În ceea ce privește Institutul de Cercetări Marine, ca suport pentru cercetare, acțiunile pe care le avem în vedere ca direcție de implicare sunt acelea de a sprijini suportul decizional care se ia în diferite situații, fie de administrare a resurselor marine, fie de administrare a teritoriului, fie de a gestiona o serie de activități economice și industriale. De asemenea, a doua mare direcție este aceea de a menține și a continua baza de date în domeniu; pentru că dacă nu se implică și nu există fonduri de a menține această bază de date, atunci construcția de suport decizional, construcția de cunoaștere care se are în vedere în domeniul mediului nu are nici o substanță. De asemenea, o a treia posibilitate de implicare este aceea de a transmite observațiile și propunerile noastre, ca cei care observăm mediul să avem, să zicem, punctele noastre critice, de a transmite aceste observații și propuneri celor care fie se ocupă cu surse de finanțare, fie iau decizii la nivel politic, fie iau decizii la nivel administrativ local, central ș.a.m.d.

Aș încheia prin a sublinia faptul că, importante pentru cercetări, pentru elementele de preocupare definitorii ale Institutului, ar fi trei domenii: acela de oceanografie, acela de ecologie și protecția mediului și acela de resurse vii

marine. Sunt trei mari domenii care generează și astăzi discuții vis-à-vis de modul cum o țară sau alta, cum o comunitate sau alta, o zonă sau alta poate fi implicată sau ce impact poate să aibă în asemenea problemă. Vă mulțumesc!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Suntem la concluzii! Cred că putem să începem, în sensul că manifestarea la care am asistat cu toții, la care am participat, este un început și nu stăm să judecăm acum acest început! Las plăcerea de a trage concluziile colegilor care s-au ocupat efectiv de alegerea temei, incitantă după cum am văzut, și de a da lămuriri referitoare la cum anume am putea continua această manifestare. Domnule conferențiar Anghel, aveți cuvântul!

Conf.univ.dr. Florin Anghel:

Eu vreau să le mulțumesc celor care au avut un punct de vedere și care l-au prezentat în dezbaterea noastră și vreau să le mulțumesc și mai mult celor care au avut răbdarea să rămână până la sfârșitul reuniunii noastre! Din punct de vedere al organizatorilor și, sper, că și colega mea Mariana Cojoc este de acord, consider că ne-am atins scopurile, cel puțin pentru o primă întâlnire, și anume aceea de a lua contact cu punctele de vedere ale instituțiilor care sunt vizate de acest document și de această politică europeană. Sigur, noi ne-am propus o dezbatere mult mai largă, așa cum s-a amintit adesea, au fost instituții care au fost invitate dar care, din păcate, nu ne-au răspuns. Sunt sigur că vom continua această serie de dezbateri și, poate, până la urmă, și de la nivelul diferitelor ministere și de la nivelul diferitelor autorități locale vom primi răspunsurile cuvenite sau, dacă nu le vom primi, atunci probabil și că această eludare, dacă putem spune așa, de la prezență este și ea un răspuns.

A fost abordată o serie foarte largă de probleme, așa cum spuneam, pentru o primă dezbatere am încercat să aflăm care ar fi principalele puncte spre care ne-am îndreptat și probabil că ați remarcat faptul că fiecare persoană care a venit aici a încercat să-și exprime un punct de vedere legat strict de zona care provine, de zona instituțională din care provine. Domnul președinte al Camerei de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură vorbea despre situațiile geopolitice și, în legătură cu acestea, și de situațiile comerciale în care s-ar amplasa și sistemul Mării Negre și litoralul românesc al Mării Negre, respectiv Constanța. De asemenea, ceilalți reprezentanți ai administrației locale, de la nivelul Prefecturii, Primăriei, și doamna primar Mariana Gâju de la Cumpăna, au încercat să-și exprime puncte de vedere legate strict de evoluțiile anterioare și respectiv ulterioare ale dezvoltării în cadrul acestor proiecte. De la Poliția de Frontieră, de asemenea, am ascultat un punct de vedere extrem de interesant în legătură cu poziția acestei instituții față de situația pe care o propune respectivul document. De asemenea, de la nivelul instituțiilor legate în special de comerțul maritim, de la Căpitania Zonală Constanța, de la Administrația Canalelor Navigabile Constanța, punctele de vedere au fost extrem de interesante și noi

sperăm ca ele să fie reluate într-o discuție, poate ceva mai aplicată, cu specificul comerțului maritim și respectiv cu problemele legate de zona aceasta de interes.

În ceea ce privește partea de cercetare și educație, colegii de la Academia Navală și respectiv de la Institutul de Cercetare-Dezvoltare Marină „Grigore Antipa” Constanța au venit cu puncte de vedere extrem de interesante. Noi sperăm într-o colaborare, dacă aș putea spune, cu un cuvânt mai bun, un parteneriat în ceea ce ne privește, pentru a propune un punct de vedere comun, atât cât se poate găsi. Domnul Adrian Mihălcioiu a venit de asemenea cu o opinie extrem de interesantă legată de zona dumnealui de interes și a încercat să ne ajute în înțelegerea unei probleme foarte importante pentru evoluția discuțiilor noastre.

Aș vrea, de asemenea, să le mulțumesc tinerelor noastre colege de la Ministerul Transporturilor, care au făcut un efort de a veni aici, special pentru această discuție. Ele au încercat să reziste, dacă vreți, într-un anumit moment al discuțiilor, alaturilor legate de problemele bilaterale între Ministerul Transporturilor și administrațiile locale în special, ați văzut că sunt foarte multe probleme, și m-aș bucura dacă le-ați transmite direct. O reluare a acestei dezbateri și mai aplicate decât ceea ce am făcut acum, ne-ar ajuta să găsim nu soluții, dar măcar să găsim o cale de comunicare.

Pentru a fi și mai succint, cred că ceea ce ne-am propus noi, și anume de a găsi comunicarea între toate aceste instituții pe care le-am vizat am găsit, pot să spun în încheierea discuției mele, soluția. Eu vreau să vă promit că nu ne vom opri aici cu această dezbatere, o vom continua, sigur vom încerca să ținem cont de toate sugestiile dumneavoastră. Vom încerca, de asemenea, să găsim și o cale mai aplicată de discuție, astfel încât să reușim să proiectăm pe diferite tronsoane de dezbatere acele puncte de vedere care pot fi înaintate autorităților competente, pentru că, așa cum spuneam la început, chiar ne dorim să fim un centru de dezbateri și, atunci când aveți o problemă, să ne căutați pentru a încerca să o exprimăm într-un cadru, așa cum vedeți, extrem de deschis și fără nici un fel de opreliști.

Aș vrea ca să-i dau în continuare cuvântul colegei mele, doamna Mariana Cojoc, pentru a vă pune la punct cu ceva detalii tehnice și, de asemenea, pentru a vă exprima și punctul dumneai de vedere în legătură cu această dezbatere. Încă o dată vreau să vă mulțumesc și pentru răbdare și pentru interes și sper să ne întâlnim cât mai curând!

Lect.univ.dr. Mariana Cojoc:

Vreau să vă mulțumesc și eu pentru faptul că ați reușit să rezistați atâtea ore la discuții. Noi vom întocmi un document al dezbaterii de astăzi, în care vom puncta principalele puncte și probleme ridicate aici. Vă mulțumesc!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Dacă dintre colegii „instituționali”, să zicem așa, ați dori să luați cuvântul! Domnul Domnuț Pădureanu!

Conf.univ.dr. Domnuț Pădureanu:

Legat de ce ați zis și legat de ce spunea colegul de mai înainte de a găsi o cale cât mai pragmatică, aș sugera să se mediteze asupra a ceea ce vreau să spun în continuare! Trebuie neapărat făcută o reuniune în perioada aceasta de vară, când toți sunt dispuși ca să vină la Constanța sau Tulcea, de anvergură, cu factori politici, împrumut sugestia colegului meu Valentin Giorbea, cât mai mulți factori de decizie și vă sugerez ca în invitație, pentru că văd că ai noștri politicieni de regulă sunt tare sensibili când vine presa, să treceți în invitație că va participa pe scară largă mass-media, etc. De ce? Sunt foarte sensibili să se vadă, să se audă. Și eu cred că și treaba asta psihologică ar conta, mai ales pentru cei care sunt prea sus și uită de unde au plecat.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Mulțumesc! Domnișoara Monixa Coroiu, asistent universitar doctorand la Facultatea de Litere, dar pentru noi toți o bună profesionistă în tot ceea ce înseamnă cuvântul vorbit și proiectat. Aș vrea să ne spuneți părerea dumneavoastră!

Asist.univ.drd. Monica-Daniela Coroiu:

Presa are rolul, subliniez, de a forma și informa opinia publică, iar pentru noi, cei din presa locală, dezbateră de astăzi este cu atât mai importantă, cu cât aici la Constanța mii de familii își câștigă existența de pe urma mării, în companii de navigație, în șantierele navale de aici, în instituții de învățământ marinăresc, în cercetare, ș.a.m.d. Laolaltă, toți acești oameni constituie pentru noi ca instituție de presă, publicul, căruia noi ne adresăm, dar pentru restul societății reprezintă tot ceea ce înseamnă activitate cu specific marinăresc. Ori lipsa abordărilor în media a subiectului de astăzi este tristă. Această *Carte Verde* arată tocmai faptul că sunt instituții care răspund și care gestionează toate aceste informații, care au departamente de comunicare și de relații publice care nu își fac treaba. O să vă rog să vă gândiți fiecare dintre dumneavoastră, câte asemenea dezbateri s-au făcut, nu numai în presa locală ci și la nivel național pentru un proiect de o așa importanță. O să vă spun eu, m-am documentat – nici una. Toate aceste lucruri care au fost comunicate, despre care vorbea și doamna lector doctor Cojoc, toate aceste conferințe la care au participat reprezentantele Ministerului au fost, în cel mai fericit caz, punctate în două fraze într-un comunicat de presă. Și atât. Așa încât să nu ne mire faptul că noi, aici la Constanța, în presă, discutăm despre multe cazuri de-a dreptul dramatice. Mă uit la o parte dintre invitați și știu că, eu, cel puțin, în 14 ani de presă, am vorbit de nenumărate ori de cazuri în care, în activitățile cu specific marinăresc, nu sunt respectate condițiile de muncă, sunt armatori care se zgârcesc pentru varii motive și sunt oameni pe mare care nu

beneficiază de condiții, sunt echipaje adesea neplătite la timp și sunt proprietari de nave și operatori care de multe ori reduc cheltuielile de așa manieră încât pun în pericol viața marinarilor.

Acestea sunt problemele pe care noi constănțenii, cu siguranță și tulcenii și gălățenii și brăilenii, acolo unde există porturi fluviale, respectiv maritime, acestea sunt problemele pe care noi le știm și pe care noi încercăm să le identificăm. Or, decriptarea unor documente oficiale, așa cum este pentru noi cel despre care am vorbit astăzi, ar reprezenta un câștig pentru opinia publică.

Sigur că este importantă problematica mediului, dar vreau să vă aduc aminte că într-o întrunire a Comisiei Europene din data de 20 martie, într-o expunere, domnul Peter S. Mortensen, fost președinte al Comitetului de Dialog Social pentru pescuitul maritim, pentru că s-a discutat pe parcursul zilei de astăzi și despre pescuitul maritim, domnia sa a arătat că „la ora actuală în Uniunea Europeană salariile pescarilor sunt foarte mici, condițiile de viață dificile, iar competiția cinstită este stingherită de pescuitul ilegal”. Și domnia sa a mai spus că „sunt câteva paragrafe în *Cartea Verde* care par să fie mai preocupate de pești, decât de pescari”. Aceasta iarăși ar fi o problemă pe care aș vrea să o punctez. E adevărat că Marea Neagră a devenit o zonă unde își dispută influența, să spunem așa, trei mari actori internaționali, este vorba de N.A.T.O., de Uniunea Europeană și Rusia. Vreau să spun că sunt de acord într-un tot cu ce spunea domnul președinte al Camerei de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură, Mihai Daraban și vicepreședintele Camerei de Comerț la nivel național. Anumite problematice de geopolitică nefiind discutate în presă, neexistând o reflectare în opinia publică, probabil, că ne-au făcut să pierdem; și toate aceste pierderi vor trebui până la urmă gestionate de cineva.

Altfel, aici la această întâlnire mi-a părut rău să văd și să constat, am fost într-un fel sau altul alături de cei care au organizat întâlnirea de astăzi, mi-a lăsat un gând amar faptul că, au fost oameni care au funcții de răspundere în foarte multe structuri în profil maritim și care nu au dat curs invitației noastre! Nici măcar nu au răspuns, chiar negativ; ar trebui ca noi, românii, să ne obișnuim și să răspundem pozitiv sau negativ la orice tip de invitație pe care o primim, pentru că așa îi ajutăm mai mult pe organizatori.

Am văzut că sunt câteva confuzii și cel puțin ca reprezentant de presă, de această dată, și nu ca asistent universitar, mărturisesc că în următoarea mea emisiune mă voi ocupa de două subiecte care mie mi s-au părut interesante și care au legătură cu dezbaterile de astăzi. Mă refer la faptul că există o flotă controlată de români și nu se vorbește în presă despre asta, și este o realitate. Cine sunt acești români care controlează o flotă și ce înseamnă la nivel european parte din această flotă?; și câte ceva despre subiecte legate de geopolitică pe care trebuie cineva să îndrăznească să le discute cu specialiști din toate domeniile. Vă mulțumesc foarte mult!

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Dați-mi voie să mulțumesc înainte de toate domnișoarei Monixa Coroiu, care a fost parte a acestei organizări și sperăm ca și pe viitor să ne aibă în vedere!

Asist.univ.drd. Monica-Daniela Coroiu:

Abordarea a fost așa, ca jurnalist! Am fost parte a acestei organizări, pentru că mi s-a părut nefiresc ca din 2006 până acum să nu existe nici măcar o dezbatere în media românească legată de acest subiect!

Adrian Mihălcioiu:

Vreau să punctez și eu câteva lucruri reținute aici și anume ideea construcției de nave. Nu trebuie să avem o flotă de stat. Putem să construim nave noi, flotă privată. Deci, este nevoie de patroni români, armatori români care să dețină un număr de nave și asta să conteze în instituțiile internaționale din domeniul maritim, pentru că, înainte, cuvântul României conta în structurile organizației internaționale maritime IMO și acum nu mai are de spus decât cu prezența, pentru că noi nu suntem întrebați niciodată, nimic. România nu mai are nici un potențial din acest punct de vedere. Într-adevăr, sunt armatori români care au nave, dar sunt totuși foarte puține, rămânând la capitolul a câtorva zeci de nave, să spunem cu bunăvoință, pentru că sunt practic 23 de nave sub pavilion străin, dar controlate de români.

Aș spune că s-a reținut o dezvoltare a Coridorului Pan European IV și VII, cel pe Dunăre și cel pe calea ferată, dezvoltarea turismului, este iar o realitate. Suntem o țară care are un potențial din acest punct de vedere și e păcat că nu-l exploatăm! Mai ales turismul, care este foarte lesne de avut. Clima se schimbă. Vedeți, a început luna mai și putem merge la plajă. Lunile calde vor fi din ce în ce mai lungi și mai multe și timpul va fi mai lung și atunci turismul cu ambarcațiuni se poate dezvolta.

Am mai reținut că școlile din domeniul maritim trebuie încurajate și trebuie încurajate nu numai la nivel verbal – da, vă încurajăm! – ci trebuie încurajate cu bani, cu banii noștri, să-i investim în aceste școli, ca să ne revină acești bani înapoi în urma salariilor luate, a impozitelor, a taxelor și a tuturor altor cheltuieli care se fac tot la noi și tot în România. Este un punct foarte important! Știm că marinarii aduc milioane bune de dolari în fiecare an în țară, îi cheltuie aici, plătesc taxe directe și indirecte cu acești bani și e păcat să minimalizăm acest punct de vedere!

Apoi, zic eu, este necesară adoptarea unei practici de facilități fiscale strict în cadrul european. Europeanii adoptă încă facilități fiscale. Noi nu am reușit încă să avem un al doilea pavilion. Avem lege pentru al doilea pavilion, nu am reușit însă să-l creăm, deși toate țările europene dezvoltate au un al doilea pavilion, cu facilități pentru al doilea pavilion, care ar aduce locuri de muncă, taxe și impozite plătite în România și multe altele.

Aș mai puncta încurajarea pescuitului, totuși este mai bine să fii pescar decât pește, revin la ideea că e bine să încurajăm pescuitul, e bine să încurajăm o

bursă și o piață de pește. În zona noastră nu este o piață de pește. Este de neînchipuit. Avem atâtea porturi, la Dunăre, la mare și noi nu avem o piață de pește. Importăm pește. Apoi, ar fi necesară încurajarea investițiilor străine. Este clar, fără investitori nu putem face nimic. Cât am vrea noi să spunem că suntem deștepți, frumoși și cu bani, nu avem banii necesari pentru a face tot ceea ce ne propunem și e bine să lăsăm investitorii străini să vină să investească. Ei, când vin să investească, aduc și partea care ne trebuie cel mai mult: investesc în turism, aduc turiști, investesc în construcții de nave, aduc locuri de muncă și exemplele pot continua.

Am notat și că mai trebuie comunicarea între actorii din domeniu să fie pe măsură, pentru că fără o comunicare nu o să putem să realizăm nimic niciodată și dacă nu ținem cont de părerile celor care activează în domeniul acesta, nu am făcut nimic. Nu de la București se face politică, nu de la Constanța, ci se face împreună și de la București și de la Constanța și Tulcea și Brăila și Galați și Turnu Severin și multe altele locuri, unde toți laolaltă ar trebui să facă o politică, o strategie maritimă națională, dacă se poate spune așa!

Am mai reținut că protejarea mediului este nu numai o cerință europeană, este o cerință a fiecăruia dintre noi. Aș vrea și am vrea să avem ape curate, am vrea să avem mai puține gunoaie și o mai mare implicare a fiecăruia dintre noi pentru a avea un mediu curat. E foarte important, pentru că asta ne dă viață până la urmă. Am mai reținut că trebuie încurajat transportul pe apă și pe cale ferată în detrimentul transportului rutier. Este clar o politică avută în vedere de toată lumea și e bine să ne gândim la ea. Și transportul și aprovizionarea cu surse de energie convenționale și neconvenționale, cred că aici trebuie să vorbim mai mult, este o temă deja foarte mare, aprovizionarea din alte zone, nu numai din zonele pe care ne bazăm la ora actuală și se bazează întreaga Europă. Cred că aici este o teză a mai multor oameni care, văd, totuși, o aprovizionare alternativă cu energie din alte zone decât Rusia, ar fi nu numai benefică, ar fi și vitală. Mulțumesc!

Alina Sârbu:

Aș dori și eu să spun câteva cuvinte. Nu pot să nu observ faptul că această dezbatere a fost extrem de interesantă, foarte importantă! De ce? Pentru că, cel puțin din experiența mea, nu am văzut o altă discuție pe marginea *Cărții Verzi*, a politicii pe care o are România într-un astfel de context și mă bucur foarte mult să văd că acest lucru s-a întâmplat la Constanța. Această discuție are loc la puțin timp după conferința de la Bremen pe care am invocat-o anterior și consider că astfel de acțiuni trebuie să continue și mai departe.

Ascultându-i pe ceilalți interlocutori, mi-am dat seama că din punct de vedere teroretic știm foarte bine! Important este să și punem în practică aceste lucruri și important este să ne susținem întotdeauna punctul de vedere în fața Uniunii Europene, pentru că aceasta înseamnă să fim până la urmă membri în această mare familie europeană. Deci, nu pot decât să vă felicit, să mă bucur că

am luat parte la aceste discuții și, sper, să mai am prilejul să vin în mijlocul dumneavoastră și să putem să discutăm în continuare! Mulțumesc.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Mulțumesc reprezentantei Ministerului Transporturilor și mă bucur că dumneavoastră spuneți că a ieșit bine până la urmă!

Alina Sârbu:

Foarte bine! Și aș vrea să vă spun că nu este vorba de o tensiune! Întotdeauna sunt discuții între Minister, care este autoritatea centrală, și celelalte autorități. Problema este să comunicăm, să spunem corect ce credem fiecare, pentru că nu avem nimic de împărțit, ci practic de susținut un interes comun al României într-un context european. Acesta este finalul.

Prof.univ.dr. Marian Cojoc:

Este dorința noastră, în fapt, de a elimina orice fel de „pauză” în ceea ce s-a numit aici actul comunicării și, cu toate aceste aprecieri mărturisite, permiteți-mi să declar închise lucrările primei noastre dezbateri.

Vă mulțumesc pentru participare!