

PROBLEMA GEOPOLITICĂ A PLATOULUI CONTINENTAL DIN FAȚA DELTEI DUNĂRII

GHEORGHE ROMANESCU

Cuvinte cheie: geopolitică, geostrategie, Delta Dunării, platoul continental, Marea Neagră.

Le problème géopolitique du plateau continental de Delta du Danube. Cet étude met l'accent surtout sur la signification du mot "géopolitique", "géostratégie", "stratégie".

Dans le contexte mondial actuel il faut ajouter une interprétation globale aux problèmes concernant l'Océan Planétaire et surtout la mer Noire.

On a analysé en bref les problèmes sur les conventions internationales, la coopération internationale et ses limites, les problèmes de la frontières roumaines, la dynamique du delta du Danube et de la plateforme continentale, les secteurs d'abrasion et de progradation etc.

On analyse aussi les conséquences des dragages sur le bras Sulina et Sf.Gheorghe et aussi la réduction du débit solide dans le Danube.

Introducere

Pentru o înțelegere cât mai bună a problemelor geopolitice și de activități economice în cadrul Oceanului Planetar, este necesar a se explica, în sensul cel mai larg cu putință, noțiunile de "geopolitică", "geostrategie" și "economie maritimă".

Stricto sensu *geopolitica* poate fi definită ca un stadiu al relațiilor internaționale, în general și al raporturilor diplomatice între state, în particular. Plecând de la teza cum că geopolitica este "teoria acțiunii în spațiul politic", Michel Foucher (1988) prelungeste consecințele perspectivei geopolitice în planul strategiei (sau geostrategiei) politico-militare. Prin urmare el consideră geopolitica ca fiind "o metodă globală de analiză a unor situații socio-politice concrete privite după modul în care sunt localizate și după reprezentările obișnuite care le descriu. Geopolitica are în vedere determinarea coordonatelor geografice ale unei situații și ale unui proces socio-politic, precum și deciptajul discursurilor și imaginilor cartografice care le însoțesc".

Geostrategia este un neologism adesea asociat geopoliticii și desemnează două domenii foarte diferite: în primul rând strategiile, în sens larg, de dominare teritorială sau stăpânire a unui teritoriu care aparține tuturor societăților; în sens restrâns ea reprezintă modalitatea de îngrijire a unui teritoriu pentru a se servi de el (R.Brunet, R.Ferras, H.Thery, 1992). Definiția globală a acestei noțiuni se referă la ansamblul acțiunilor previzioniste sau efective de apărare a intereselor mai înainte amintite și care au ca obiectiv final asigurarea în toate locurile, în toate circumstanțele și contra tuturor formelor de agresiune, a securității; strategia prevede de asemenea respectarea alianțelor, tratatelor și acordurilor internaționale (A.Vigarié, 1990). Strategia este arta de a conduce, încă din timpul păcii, toate forțele unei națiuni; ea domină, coordonează și disciplinează toate strategiile particulare. În perspectiva existenței schimburilor între diferite țări, cum este cazul de față, se poate remarca o gradație a intereselor: strategie politică, economică, diplomatică, și nu în ultimul rând, militară. Apărarea intereselor tuturor națiunilor nu poate face excepție de la această înlanțuire.

Termenul de *economie maritimă* cuprinde toate domeniile de exploatare a oceanelor, intensificarea și diversificarea lor dezvoltându-se cu cca. un sfert de secol în urmă. O importanță aparte o dețin comerțul și transporturile, la care se mai adaugă apoi și exploatarea complexă a zonelor costiere, utilizarea tuturor resurselor minerale de pe fundul oceanelor, pescuitul (cu toate variantele sale) etc. Acestea reprezintă domenii pentru care conflictele de interese s-au multiplicat, actualmente ridicând probleme din ce în ce mai delicate. Din gama de interese decurge multiplicitatea atitudinilor diferitelor state pentru a accede la bogățiile ce aparțin ideii de „internațional”. Atitudinile și comportamentele se înlanțuiesc într-o logică a intereselor naționale care determinând astfel strategiile ce domină schimburile.

Tabel 1 Extensiunea apelor teritoriale specifică fiecărui stat (adaptate după diferite surse)

NUMĂR MILE MARINE	ȚARA
3	Australia, Bahamas, Bahrein, Belgia, Chile, Danemarca, Emiratele Arabe Unite, Germania, Irlanda, Iordania, Marea Britanie, Nicaragua, Olanda, Qatar, Singapore, Solomon, Taiwan, SUA.
4	Finlanda, Norvegia, Suedia.
6	Grecia, Israel, Rep. Dominicană, Turcia.
12	Africa de Sud, Algeria, Arabia Saudită, Bangladesh, Barbados, Bulgaria, Cambogia, Canada, Capul Verde, China, Cipru, Columbia, Comore, Coreea de Nord, Coreea de Sud, Costa Rica, C.S.I., Cuba, Djibouti, Egipt, Etiopia, Fidji, Franța, Grenada, Guatemala, Guineea Bisau, Guineea Ecuatorială, Guyana, Haiti, Honduras, India, Indonezia, Iran, Iraq, Italia, Jamaica, Japonia, Kenya, Kuwait, Libia, Malaezia, Malta, Maroc, Mauritius, Mexic, Monaco, Mozambic, Myanmar, Nauru, Noua Zeelandă, Oman, Pakistan, Papua Noua Guinee, Polonia, România, Samoa Occidentală, Sao Tome și Principe, Seychelles, Siria, Spania, Sri Lanka, Sudan, Surinam, Tailanda, Trinidad-Tobago, Tunisia, Venezuela, Vietnam, Yemen, Yugoslavia, Zair.
15	Albania
20	Angola, Madagascar, Tanzania.
30	Nigeria, Togo.
50	Camerun, Gambia.
70	Mauritania.
100	Gabon.
150	Senegal.
200	Argentina, Benin, Brazilia, Congo, Ecuador, Ghana, Guineea, Islanda, Liberia, Panama, Peru, Salvador, Sierra Leone, Somalia, Uruguay.

Dat fiind contextul mondial existent astăzi, trebuie adăugată totuși o interpretare mondialistă a problemelor ce privesc în mod special oceanul și marea. Statele, marea lor majoritate, chiar și cele cu importanță economică și politică mică, dețin deschidere la oceane. În aceste condiții comerțul lor devine ușor universal și se desfășoară cu parteneri care promovează în mod egal aceleași probleme la scară universală. Iată cum dintr-o economie națională aceasta se transformă, la scară globală, într-o geoeconomie, adică se întinde la dimensiunile întregului glob. De o manieră asemănătoare trebuie

percepută, în cadrul acestor relații, și o geopolitică, adică o geostrategie adecvată.

Politica de îngăduință a statelor mici care a favorizat o bună bucată de timp politica de expansiune a marilor națiuni bogate și puternice, este acum depășită. Marele câștig al societății moderne este acela că actualmente se trăiește într-o lume a legislației. Libertatea pe mare a dispărut. Pentru fiecare stat riveran problema dreptului mării este la ordinea zilei.

Sunt încă multe state care doresc perpetuarea politicii ultraliberale potrivit căreia locurile nou descoperite sau care intră pentru prima dată în atenția unui stat, să aparțină primului venit. Problema mărilor și oceanelor este total diferită de cea a uscatului. Marea parte a statelor de pe Terra vor să facă din ocean un bun comun al întregii omeniri. Evident că față de cele două poziții există și o multitudine de teze intermediare, care însă își fac loc cu greu în jocul de interese al marilor puteri.

Ținând cont de importanța strategică a întinderilor oceanice, precum și de imensa bogăție a mărilor, care pentru moment se lasă cu greu exploatată (mai ales petrol, gaze naturale, noduli polimetalici etc.), problema dreptului mării a devenit în scurt timp primordială, de ea depinzând chiar pacea sau războiul în lumea de mâine.

Chiar și în vechea societate a „legii cu forța” exista totuși un mănunchi de legi, scrise sau nescrise, care reglementau într-o oarecare măsură, mai mult sau mai puțin bine, dreptul utilizării mărilor, și permiteau, în caz de conflict, chiar judecarea cazului. Începând cu secolul al XIX-lea, multe din statele riverane au început, treptat, să-și extindă apele teritoriale, la început pe fâșii înguste, pentru ca apoi să se ajungă la 3 mile marine. Navele străine puteau intra în aceste ape doar în condițiile trecerii „inocente”, adică fără armament la bord. După cel de-al Doilea Război Mondial, datorită pericolului ce putea amenința oricând un stat riveran, distanța de securitate doar de 3 mile marine a devenit insuficientă. Dezvoltarea pescuitului și exploatarea petrolului în largul oceanelor au condus la o creștere a zonei de influență a statelor ce dispuneau de aceste resurse. În aceste condiții multe state și-au extins apele teritoriale propriu-zise până la 12 mile marine (Tabel 1). Chiar și în aceste condiții unele state, mai ales cele insulare, nu s-au mulțumit cu zona creată, adoptând în același timp și formarea unei „zone de interes economic exclusiv”; aceasta desfășurându-se pe 200 mile marine. Chiar și această zonă mai poate fi mărită până la 350 mile marine în condițiile când configurația platformei continentale se pretează la aceasta. Noile legi ale mării ridică însă numeroase probleme, mai ales de interes economic și strategic.

Codul mărilor

Tentativele de edificare și impunere a unui cod al mării au început după cel de-al Doilea Război Mondial. După anul 1958, sub egida Organizației Națiunilor Unite, la fiecare 4 ani s-a reunit Conferința Internațională asupra Dreptului Mării, care a avut și are ca menire reglementarea chestiunii în discuție.

Încă de la prima sesiune (Geneva, 1958) au fost puse în discuție 4 capitole principale:

- platoul continental;
- largul mării;
- marea teritorială și zona învecinată;
- pescuitul și conservarea resurselor biologice din largul mării.

În cursul celei de-a doua Conferințe (Caracas, 1962), la propunerea anumitor state riverane mării, împreună cu majoritatea statelor din „lumea a treia”, s-a căzut de acord ca fundul mărilor și resursele acestora să fie declarate „bunuri comune ale umanității”. Gestionarea acestora urma să fie încredințată unui organism special ce purta numele de Înalta Autoritate a Mărilor (Haute Autorité des Mers); aceasta, la rândul-i, trebuia să depindă de instanțele internaționale. Începând chiar din acea perioadă, reticențele anumitor state, în special ale celor puternic dezvoltate din punct de vedere economic, au făcut ca propunerea, deși adoptată, să întâmpine dificultăți în momentul când s-a încercat trecerea la fapte.

La cea de-a treia Conferință (New York, 1966) avea să se precizeze mai clar lucrurile, fără a se ajunge la o unanimitate în ceea ce privește bogățiile fundurilor oceanice și largului mării. La această Conferință cea mai mare parte a statelor a adoptat sau confirmat clauzele ce privesc așa-numitul „tranzit inocent” („fără armament”) prin toate strâmțorile lumii.

Majoritatea statelor riverane și-au trasat noua linie a apelor teritoriale la 12 mii marine (Tabel 1, Fig. 1); altele au urmat exemplul Perului creând o „zonă de interes economic exclusiv” de 200 mii marine.

Pentru această din urmă zonă statele au pretins să exercite o jurisdicție completă asupra resurselor lor, chiar și în condițiile libertății trecerii navelor străine (Fig. 2).

Deși acceptate, noile reglementări au suportat critici vehemente din partea unor state neriverane (Austria, Elveția, Ungaria, Paraguay etc.),

care în această situație și-au creat partea lor de ocean și aceasta în condițiile când largul mării a fost declarat „bun comun al umanității”. Cu noua regulă a zonei de interes economic exclusiv (200 mii) partea internațională a oceanelor este sensibil redusă.

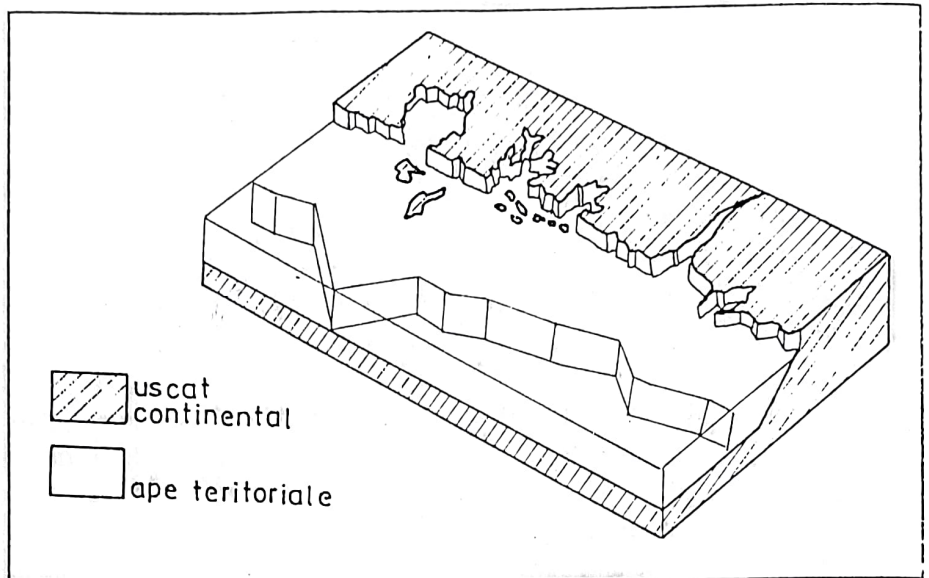


Fig. 1 Delimitarea apelor teritoriale
după Le Grand Atlas de la mer, 1983

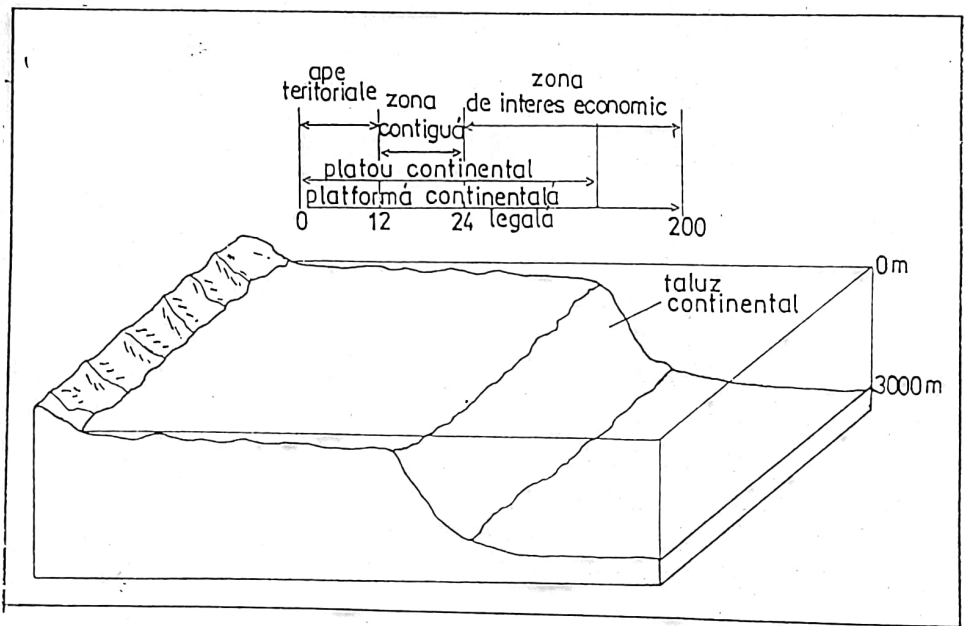


Fig. 2 Împărțirea apelor teritoriale
după Planete Ocean, 1983

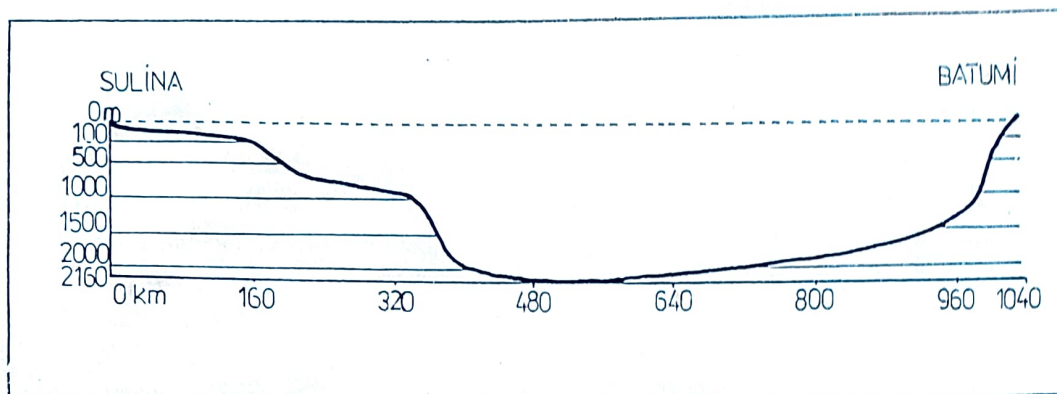


Fig.3 Profil transversal prin bazinul Mării Negre

Din totalitatea statelor recenzate de ONU, care în ultima vreme sunt din ce în ce mai mult atrase de bogățiile marine, 28 dintre ele nu sunt riverane. Chiar și în aceste condiții acestea din urmă au mari interese maritime precum și o flotă comercială dezvoltată (Elveția). Este deci imperios necesar a avea astăzi o viziune care să depășească limitele continentelor și de a vedea oceanele ca spații ale activităților umane cu un grad sporit de internaționalizare; conținutul orizontului marin crește fără încetare.

Astăzi există o dependență crescândă a ramurilor economice terestre împreună cu cele ale oceanelor; este ceea ce se numește astăzi, într-o primă aproximație, **maritimizarea** ramurilor economice, termen care ascunde în aceste condiții o realitate foarte complexă.

Expresia „maritimizarea economiei contemporane” (A. Vigarié, 1990) a devenit deja uzuală. În sensul său general ea semnifică faptul că în situația actuală nici o țară din lume nu se poate dispensa, fără inconveniente economice grave, de a recurge la facilitățile oferite de mare, că nici o economie modernă nu poate fi durabilă decât cu sprijinul oferit de oceane.

Rațiunea pentru care omenirea se luptă astăzi în a instaura o lege universal valabilă în vederea exploatării mărilor și oceanelor, constă în utilizarea resurselor de către întreaga umanitate. Principiile apărute de ONU sunt fundamentale: resursele mării, în toate domeniile sale, sunt limitate și de aceea ele trebuie exploatate și împărțite cu discernământ.

La ora actuală un drept universal recunoscut este acela al cercetării științifice. Când cercetările se efectuează în apele teritoriale ale unui stat, acest lucru nu înseamnă neapărat spionaj economic sau militar, ci mai degrabă progres.

Nu se poate vorbi de o cercetare internațională dacă nu există o perfectă transparență a rezultatelor obținute de oamenii de știință.

Când un echipaj străin cercetează în apele teritoriale ale altui stat, datele obținute se vor împărți între cele două țări. Pe tărâm internațional, cel mai ușor de colaborat este în domeniu teoretic: oceanografie fizică, chimică, geologia fundurilor etc. (vezi misiunea „FAMOUS”).

Țările și organisme de cercetare sunt mai reticente în a lucra cu străinii și a comunica rezultatele doar atunci când este vorba de cunoașterea topografiei submarine sau în domeniul evaluării resurselor de pește, aceasta dată fiind frica concurenței pentru exploatarea bancurilor de pești sau a altor resurse biologice. Când se evocă posibilitatea investigațiilor internaționale în domeniile cele mai „arzătoare” și totodată „sensibile” (petrol, gaze naturale, noduli polimetali), atunci „gura” și „portmoneele” se închid.

În domeniul cooperării internaționale trebuie să se țină cont de faptul că actualmente nu există mijloacele necesare pentru a determina pe cineva care n-a votat o lege să o și respecte. Statele „mari”, procedează de cele mai multe ori după capul lor. Exemplul cel mai elocvent îl reprezintă vânătoarea

balenelor, domeniu în care Rusia sau Japonia încalcă frecvent aceste acorduri. Probabil că s-ar putea întâmpla la fel dacă ar exista și o "Comisie Internațională a Nodurilor".

Problema geopolitică a Mării Negre

În cadrul celor patru provincii fiziografice ale Bazinului Mării Negre (platforma continentală, taluz continental, piemontul continental și câmpia abisală), platforma continentală (șelful) reprezintă sectorul din acvatoriu cuprins între linia țărmului și limita superioară a pantei continentale, limită situată în general între 120-200m adâncime (Fig.2).

Șelful românesc al Mării Negre prezintă o lățime ce crește de la sud spre nord, variind între 120-150km, în timp ce limita superioară a pantei continentale se plasează la o adâncime a apei de cca.130m (Fig.3). Panta medie a substratului actual din domeniu neritic este de 1:1000 (O.Cătuneanu, A.Maftei, 1994).

Platforma continentală a Mării Negre din dreptul țării noastre este influențată în mod direct de dezvoltarea Deltei Dunării; o influență minoră o suportă și din partea râurilor existente pe teritoriul Ucrainei. Funcție de creșterea sau retragerea Deltei Dunării invers proporțional evoluează și platforma continentală.

Litoralul românesc al Mării Negre deține o lungime de 244km (Fig.4); el se desfășoară între gura brațului Musura (N) și localitatea Vama Veche (S). Jumătatea nordică a litoralului (Musura - Capul Midia) este un țărm jos, de acumulare, în timp ce jumătatea sudică (Capul Midia - Vama Veche) este un țărm înalt, de abraziune.

Măsurătorile de suprafețe pentru Delta Dunării au fost efectuate pe o perioadă de peste 100 ani (Harta Rusească editată în anul 1835, Sc.1:400000 (Fig.5); Harta Marelui Stat Major Militar Regal Român, ridicată între anii 1880-1883 și editată în anul 1886, Sc.1:10000 cu reducere 1:50000; Harta Deltei Dunării, autori P.Gâstescu și B.Drîga, Sc.1:75000, din anul 1983; Harta Deltei Dunării, autor Gâstescu, Sc.1:150000, editată în anii 1992 și revizuită în anul 1996; hărțile topografice cu scara 1:50000 editate de Direcția Topografică Militară Română între anii 1950-1985; aerofotograme ridicate în perioada 1970-1996, imagini satelitare Landsat (Delft - Olanda), 1996 etc.).

În anul 1835 suprafața propriu-zisă a Deltei Dunării, fără complexul lagunar Razim-Sinoie, era de 350434,96ha (Tabel 2); în 1996 aceasta a crescut la 381507,05ha. Prin urmare apare o creștere a suprafeței de 31072,09ha într-un interval de 161 ani. Dacă se ia în considerare lungimea litoralului între nordul deltei secundare Chilia și punctul Periteașca (112,5km) se ajunge la cifra medie de desfășurare pe direcția vest-est de 17,405m/an (Romanescu, 1996). Cazul de față este ideatic și s-ar desfășura doar în cazul în care Dunărea ar păstra tot timpul același debit și platforma litorală prezintă aceeași adâncime.

Table 2 Modificarea suprafețelor totale în Delta Dunării

DELTA DUNARII	Anul		
	1835 ha	1883 ha	1996 ha
Sector românesc (fără Razim)	326.945,52	334.101,66	336.753,53
Sector românesc (cu Razim)	403.894,56	427.258,63	433.703,76
Sectorul fluvial românesc	160.302,80	164.198,8	163.853,80
Sectorul fluvio-maritim românesc	165.915,84	169.902,86	173.343,70
Complexul Razim-Sinoie (acvatic, mlaștină, grinduri)	769.49,04	93.156,97	96.950,23

Tabelul 2 (continuare)

Sectorul deltaic românesc situat între brațele principale, din care:	245.540,08	251.770,18	253.859,34
- delta fluvială	152.306	155.211,29	153.252,08
- delta fluvio-maritimă	93.117,08	96.558,89	100.607,26
Total suprafețe acvatice propriu-zise, inclusiv sectoarele rusești (fără Razim) din care:	350.434,96	—	381.507,05
- delta fluvială	175.964,48	—	180.685,26
- delta fluvio-maritimă	174.470,48	—	200.626,04
Total suprafețe inclusiv sectoarele rusești și complexul Razim	427.384	—	478.457,28
Delta secundară Chilia (fără grindul Jibrieni)	6.669,04	—	24.950,47

Din lungimea totală de 166 km pe care o prezintă țărmul jos de acumulare, cel mai important sector din punct de vedere geodinamic (și implicit al evoluției istorice) este cuprins între gura brațului Sulina și gura brațului Sf.Gheorghe. Una din cheile de dezlegare a enigmei evolutive a Deltei Dunării este reprezentată de sectorul median al ei, mai ales că aici se regăsesc cele mai interesante caracteristici deltaice: sectoare de abraziune maximă, înaintări și retrageri repetate, modificări antropice, sectoare joase cu comunicare facilă între lacurile interioare și mare, limită slab vizibilă între complexele lacustre și apele marine, sectoare de echilibru dinamic etc.

Ca urmare a factorilor multipli ce acționează în sectorul nord-vestic al Mării Negre linia țărmului este continuu modelată atât în spațiu, în raport cu poziția și orientarea diverselor sectoare față de gurile de vărsare ale brațelor, dar și în timp, funcție de variația sezonieră, sau chiar de la an la an, a debitului lichid și implicit a celui solid, a nivelului mării, a intensității, frecvenței și direcției curenților litorali și a vânturilor etc (Fig.6).

Sectorul cuprins între Sulina și Sf.Gheorghe are o lungime de 33km. Pe toată această lungime există doar două sectoare de propagare care însumează 12km (la sud de Sulina și nord de gura Sf.Gheorghe) și alte sectoare de abraziune care se desfășoară pe 21km și care se situează între cele de avansare (Gh. Romanescu, 1996).

Punctul de maximă abraziune, în intervalul 1974-1996, s-a înregistrat la 1km sud de gura Canalului Sondei; media retragerii a fost de 13,91m/an (de o parte și de alta a gurii Sondei s-au înregistrat valori de 12,5km iar în dreptul gurii Împușita o valoare de 11m/an). Coroborând datele recente cu cele obținute de pe hărțile geografice (1835, 1886, 1983, 1996) se obțin valori diferite ale retragerii țărmului: gura Gârlei Împușita 1425m (rată medie de 9,07m/an), sud de gura Canalului Sondei 2325m (medie de retragere 14,80m/an). Sectoarele de acumulare (progradare) cunosc valori de 3600m în dreptul gurii Sulina (22,92m/an) și 1500m (9,55m/an) în sectorul nordic al gurii Sf.Gheorghe (Gh. Romanescu, 1996).

Fenomenele de abraziune favorizează o adâncime mai mare în fața țărmului și mai mică în dreptul țărmului de acumulare. Un caz aparte îl reprezintă țărmul de echilibru dinamic situat la nord de gura brațului Sf.Gheorghe care se desfășoară pe cca.6-8 km. În acest loc țărmul este mult mai dantelat ca urmare a factorilor marini cu intensități diferite care se manifestă la nivelul țărmului.

În anul 1883 ostroavele situate la gura de vărsare a brațului Chilia (sector românesc) însumau o suprafață de 928,44 ha; dintre acestea se detașau ostroavele Popina de Nord cu 214,96 ha și Popina de Sud cu 620,41ha (Gh. Romanescu, 1996). În anul 1996 situația se prezintă oarecum diferit. Ca urmare a faptului că granița de stat cu Ucraina a fost trasată abuziv pe cel mai sudic braț și nu pe cel mai important

ca debit și dimensiuni, actualmente aceste ostroave se găsesc pe teritoriul nordic. În dreptul României brațul Musura are o orientare nord-sud; delta secundară a Chiliei, înainte de 1970, avansa cu o medie de 60-80m/an; după acest an, ca urmare a construirii unor baraje pe cursul Dunării dar și pe cele mai importante râuri din cadrul bazinului hidrografic, a scăzut debitul solid al Dunării de la 81 mil.t/an (C.E.D., 1994), la 58,7 mil.t/an (P.Gâstescu, B.Drîga, 1981; C.Bondar et al., 1983), până la 22 mil.t/an (D.Duma, 1988). În condițiile actuale delta secundară a Chiliei înaintează cu o medie anuală de 40m/an ceea ce face ca România să piardă anual o distanță echivalentă din lungimea graniței. Dacă această valoare se va păstra și în continuare se poate asista la unirea graniței de nord cu gura brațului Sulina în cca.20-30 ani.

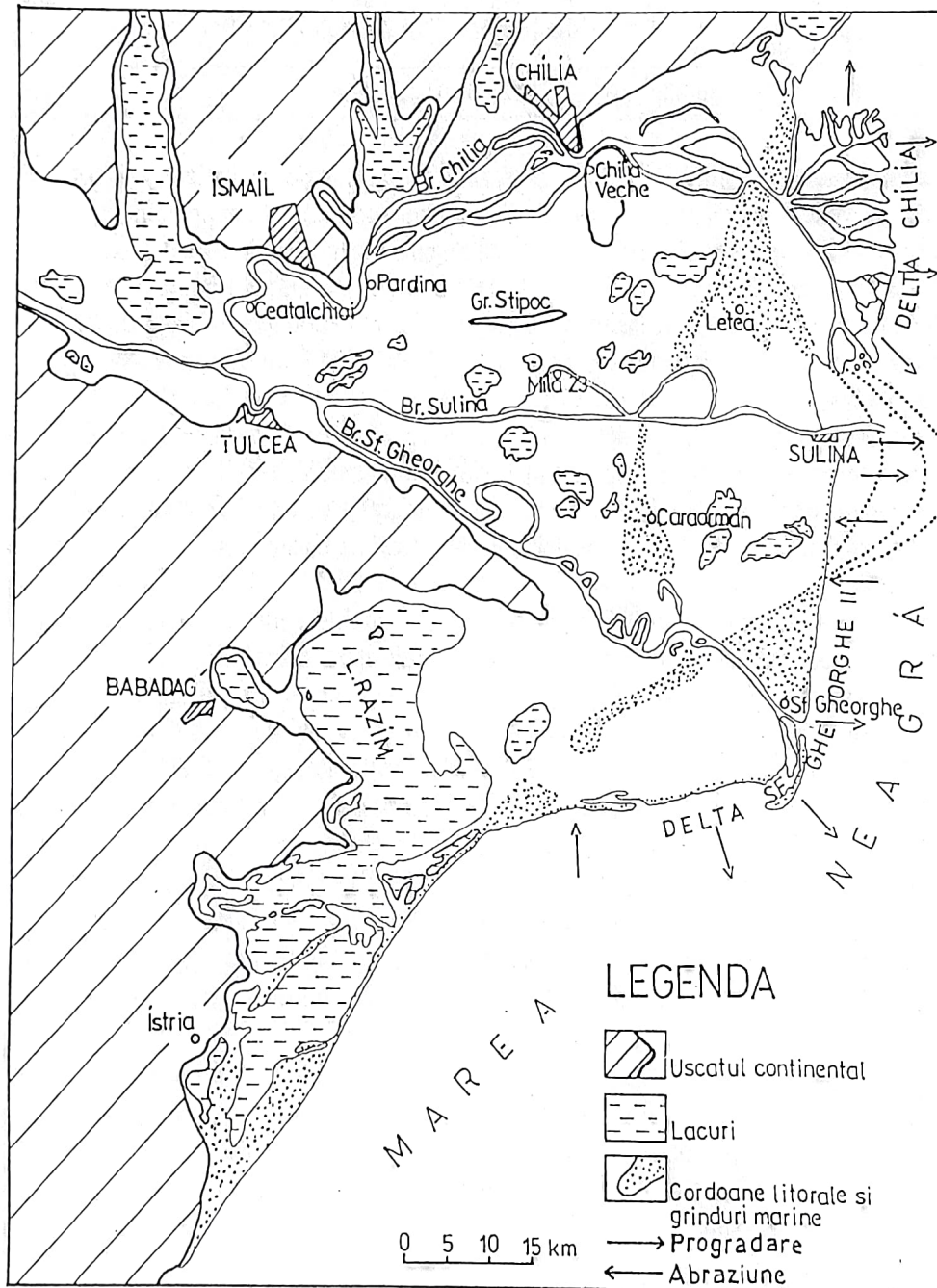


Fig.4 Situația actuală a Deltei Dunării

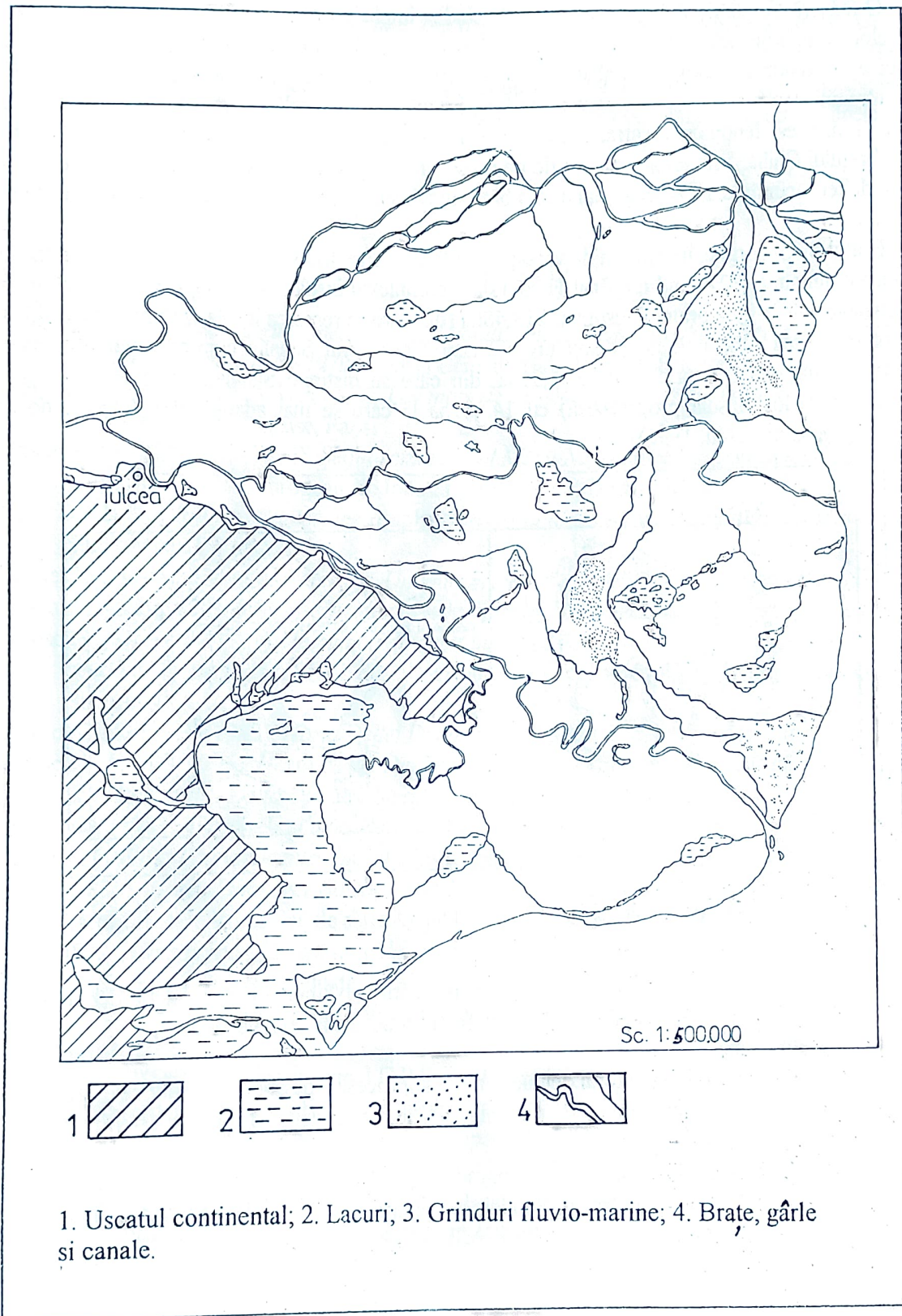


Fig.5 Harta Rusească a Deltei Dunării editată în anul 1835 (simplificată)

O măsură simplă de reducere a debitului lichid și implicit a celui solid este aceea de decupare a meandrelor ce aparțin celorlalte două brațe. Prin tăierea brațului Sulina între 1858-1902 și reducerea traseului de la 83km la 62km s-a reușit creșterea debitului lichid de la 7-8% (C.E.D., 1902) la 19% astăzi. Între anii 1985-1992 s-au decupat meandrele brațului Sf.Gheorghe și s-a redus distanța de la 114 km la 70 km; acest fenomen va atrage după sine o creștere a debitului lichid în detrimentul celui ce aparține brațului Chilia. Scăderea debitului de pe acest din urmă braț va atrage după sine și o reducere a înaintării deltei secundare a Chilie și mai ales a brațului Musura care este de mici dimensiuni și se poate colmata ușor.

Brațul Sf.Gheorghe, în zona sa de vărsare, a suferit intense transformări, mai ales după inundațiile excepționale din anul 1897 când a apărut la suprafață complexul insular Sahalin (Sacalin). Dacă în anul 1883 ostroavele de la gura brațului însumau 213,48ha (din care se remarcă insula Ostrovoc cu 138,26ha) astăzi toate acestea sunt înglobate deltei propriu-zise. Complexul Sahalin cuprinde o multitudine de insule care însumează o suprafață de 374,31ha, din care se distinge Sahalinul Mic cu 215,29ha și Sahalinul Mare (doar insula propriu-zisă) cu 143,17ha la care se mai adaugă alte 8 insule de mici dimensiuni (Gh.Romanescu, 1996).

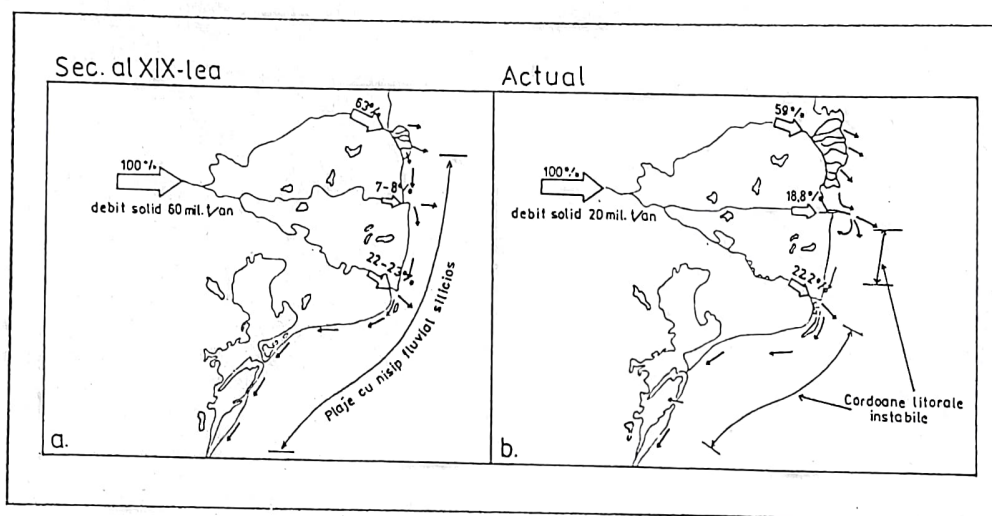


Fig. 6 Dinamica debitului solid și a țărnelui deltaic

Ca urmare a unei ridicări ușoare a nivelului marin (1-2mm/an), a scăderii debitului solid dunărean, a intensificării componentelor eoliene etc. sectorul nordic al complexului insular Sahalin suferă unele procese de abraziune.

În total, pe întreg cuprinsul litoral deltaic românesc, procesele de abraziune sunt cele care domină comparativ cu cele de acumulare. Circa 60% din lungimea litoralului deltaic românesc este în retragere în timp ce 40% avansează în mare.

Pentru restabilirea unui echilibru între progradare și abraziune, mai ales pentru sectorul cel mai afectat, adică cel aflat între Sulina și Canalul Sondei, se impune deversarea aluviunilor dragate în bara de la Sulina mai aproape de țarm (nu la 2-3 mile depărtare) și aceasta în vederea preluării lor de către curentul litoral cu direcție nord-sud.

Concluzii

Prin urmare, datorită procesului de avansare sau de retragere a Deltei Dunării România pierde sau câștigă teren din mare. Simpla prezență a deltei pe teritoriul României face ca țara noastră să fie

avantajată prin câștigarea unui teritoriu nou. Cel mai important impediment însă rămâne trasarea graniței de nord cu Ucraina care trebuie reglementată în lumina noilor legislații internaționale, nu pe cel mai sudic braț al Deltei Chilia ci pe cel mai important din punct de vedere al debitului. Dacă noua graniță s-ar trasa pe brațul principal al Chiliei țara noastră ar mai câștiga cca.20000ha fără a include și apele teritoriale adiacente.

BIBLIOGRAFIE

- Bondar C. et al. (1983), *Date referitoare la evoluția liniei țărmului Mării Negre pe litoralul Deltei Dunării între anii 1962-1979*. Stud. și Cerc. de Hidrol., vol.1, București.
- Brunet R., Ferras R., Théry H. (1992), *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Reclus - La Documentation Française, Paris.
- Cătuneanu O., Maftai A. (1994), *Șelful românesc al Mării Negre*. Geologia unităților de platformă și a orogenului Nord-Dobrogean, de Ionesi L. Ed.Tehnică, București.
- Duma D. (1988), *Influențe antropice asupra transportului de aluviuni și dinamicii albiilor râurilor*. Simpozionul P.E.A., 2.
- Foucher M. (1988), *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*. Ed.Fayard, Paris.
- Freeman E.A., Bury J.B. (1974), *Historical Geography of Europe*. Ed.Ares Publishers Inc., Chicago.
- Gâștescu P., Driga B. (1981), *Evolution du debit liquide à l'embouchure du Danube dans la mer Noire pendant la période 1850-1980*. Rev.Roum.de Géol., Géophys., Géogr., Série Géogr, t.23, București.
- Gâștescu P., Driga B. (1983), *Harta Deltei Dunării, sc.1:75000*. Inst. de Geogr., București.
- Gâștescu P. (1992 - 1996), *Harta Deltei Dunării, sc.150000*. Compania Națională de Turism, București.
- Romanescu Gh. (1996), *Delta Dunării. Studiu morfohidrografic*. Ed.Corson, Iași.
- Stăncescu I. (1983), *Oceanele și mările Terrei*. Ed. Albatros, București.
- Vigarié A. (1990), *Économie maritime et géostratégie des océans*. Ed. „Paradigme”, Caen.
- * * * (1886), *Harta Dobrogei ridicat pe sc.1:10000 în anii 1880-1883*, sub domnia Majestății sale Carol I Regele României, de către Marele Stat Major al Armatei, reducere 1:50000.
- * * * (1932), *Commission Européenne du Danube - son oeuvre de 1856 à 1931*, Paris.
- * * * (1835), *Harta Rusească editată la 1835*.
- * * * (1950 - 1985), *Hărțile topografice în proiecția Gauss ridicate de Direcția Topografică Militară Română*, București.
- * * * (1970 - 1996), *Aerofotograme*. I.C.P.D.D., Tulcea.
- * * * (1983), *Planète Ocean*, t.I-XII. Ed. Alpha, Paris.
- * * * (1983), *Le Grand Atlas de la mer*. Encyclopedia Universalis. Ed.A.Michel, Paris.
- * * * (1991 - 1992), *Greenpeace Revue*. Paris.
- * * * (1994), *Geopolitica*. Ed.Glasul Bucovinei, Iași.
- * * * (1996), *Imagini satelitare "Landsat"*. Delft (Olanda) prin intermediul I.C.P.D.D., Tulcea.