

Chisalita: România începe sa fie privita de NATO ca posibil centru logistic pentru regiunea Marii Negre

NATO analizeaza extinderea sistemului sau de conducte catre flancul estic, iar România începe sa fie privita nu doar ca stat de frontiera, ci ca un posibil centru logistic pentru întreaga regiune a Marii Negre, considera presedintele Asociatiei Energia Inteligenta (AEI), Dumitru Chisalita, într-o analiza publicata joi.

"Invazia Rusiei în Ucraina nu a modificat doar arhitectura de securitate a Europei, ci si modul în care NATO își redefineste prioritatile logistice. În ultimele trei decenii, accentul Aliantei s-a concentrat pe interoperabilitatea armatelor, tehnologia militara si mobilitatea rapida a trupelor. Astazi, însa, planificatorii militari redescopera o lectie veche de când exista razboaiele moderne: fara combustibil, nici cele mai performante tancuri, avioane sau nave nu valoreaza mare lucru. Logistica a redevenit coloana vertebrala a puterii militare", scrie specialistul în energie.

El spune ca experienta razboiului din Ucraina a demonstrat ca transportul combustibilului cu cisterne rutiere sau feroviare este vulnerabil, costisitor si greu de sustinut în cazul unui conflict de mare intensitate si, astfel, conductele petroliere dedicate produselor rafinate redevin astfel infrastructuri de importanta strategica.

"Putini europeni cunosc existenta NATO Pipeline System (NPS), desi acesta reprezinta una dintre cele mai importante infrastructuri logistice ale Aliantei. Sistemul nu transporta titei brut, ci combustibili rafinati - kerosen pentru aviatie, motorina si benzina - necesari functionarii bazelor aeriene, unitatilor terestre si operatiunilor militare. Cea mai importanta componenta este Central Europe Pipeline System (CEPS), care traverseaza Europa Occidentala si conecteaza rafinarii, porturi maritime, depozite strategice si baze aeriene. Reteaua însumeaza aproximativ 5.300 km de conducte si deserveste zeci de facilitati logistice", subliniaza Chisalita.

Potrivit acestuia, la nivelul NATO Pipeline System, infrastructura depaseste 10.000 km de conducte si aproximativ patru milioane de metri cubi de capacitati de stocare. "Nu este doar un sistem de transport. Este o infrastructura conceputa pentru a permite desfasurarea rapida si sustinerea pe termen lung a operatiunilor militare", mentioneaza specialistul.

El adauga ca, pâna în 2022, centrul de greutate al sistemului logistic al NATO era situat în Europa Occidentala, dar, în prezent, amenintarile s-au mutat. Flancul estic - de la Marea Baltica pâna la Marea Neagra - gazduieste cea mai mare concentrare de trupe aliate din ultimele decenii. În Polonia, România si statele baltice au fost create noi grupuri de lupta, iar baza aeriana Mihail Kogalniceanu este în curs de extindere pentru a deveni una dintre cele mai importante facilitati NATO din Europa de Est.

"Toate aceste baze au nevoie de un lucru aparent banal, alimentare continua si sigura cu combustibil. În prezent, mare parte din aceasta logistica se bazeaza pe transport rutier, feroviar si naval. În timp de pace, acest lucru este suficient. În cazul unui conflict major, însa, vulnerabilitatea acestor mijloace de transport devine evidenta. De aici apare necesitatea extinderii retelei de conducte catre est", explica specialistul.

El a mentionat, în context, ca România mosteneste o infrastructura "construita pentru un alt razboi". Paradoxal, unul dintre avantajele României provine chiar din perioada comunista. În anii Razboiului Rece, România a construit un sistem complex de transport al titeiului si produselor petroliere. Acesta deservea atât economia nationala, cât si necesitatile armatei.

Conform analistului, România a avut un sistem strategic de conducte si depozite de combustibili construit în perioada comunista, conceput pentru a asigura alimentarea armatei si a economiei în caz de razboi. Acesta

includea: retele de conducte pentru titei si produse petroliere; numeroase depozite militare si civile dispersate; legaturi cu rafinariile din zona Ploiesti, porturile petroliere si bazele aeriene.

De asemenea, au existat depozite semi-îngropate si subterane, "însa nu exista dovezi publice ca România ar fi construit un sistem national de cavitati subterane comparabil cu cele din unele state NATO sau cu depozitele în caverne saline ca în alte tari". Au existat însa: rezervoare îngropate sau protejate cu valuri de pamânt; depozite militare camuflata si dispersate; instalatii proiectate sa reziste mai bine bombardamentelor decât rezervoarele de suprafata.

Chisalita previzeaza ca o parte din infrastructura înca exista, dar: unele conducte sunt utilizate de CONPET; unele depozite militare sunt înca folosite; alte tronsoane si depozite au fost scoase din uz, conservate sau privatizate dupa 1990.

"Aceasta este diferenta fundamentala dintre România si multe alte state din regiune, România nu porneste de la zero", evidentiaza presedintele AEI.

El afirma ca, din perspectiva NATO, cea mai importanta infrastructura româneasca este reprezentata de legatura dintre Portul Constanta si zona rafinariilor. Oil Terminal, Petrobrazi, Petrotel si Petromidia formeaza unul dintre cele mai importante noduri energetice din Europa de Sud-Est.

Conductele care conecteaza aceste facilitati pot reprezenta fundamentul unui viitor coridor logistic destinat alimentarii bazelor NATO din România si, ulterior, din Bulgaria si Turcia.

Estimarile indica faptul ca între 250 si 500 km din infrastructura existenta ar putea avea valoare strategica dupa evaluari tehnice si modernizare.

În opinia specialistului, pentru integrarea într-un sistem logistic aliat ar fi necesare: conducte noi catre frontiera cu Bulgaria; conexiuni directe cu baza Mihail Kogalniceanu; noi statii de pompare; terminale moderne de încarcare rutiera si feroviara; depozite strategice de mare capacitate în Dobrogea; sisteme moderne de automatizare si monitorizare.

În functie de scenariul tehnic ales, între 300 si 400 km de conducte noi ar putea completa infrastructura deja existenta. Desi costurile ar fi considerabile, exista posibilitatea finantarii prin programele NATO si ale Uniunii Europene dedicate mobilitatii militare si infrastructurii critice.

"Beneficiile economice pot depasi componenta militara. Discutia este adesea prezentata exclusiv în termeni de securitate. În realitate, impactul economic ar putea fi la fel de important. Constructia unei asemenea infrastructuri ar genera lucrari de sute de milioane euro", apreciaza Chisalita.

Acesta ar însemna: contracte pentru industria româneasca; lucrari de constructii si montaj; productie de echipamente; automatizari industriale; sisteme de securitate; servicii de mentenanta; noi locuri de munca.

"Daca statul ar pastra proprietatea asupra conductelor si ar opta pentru concesionare sau operare în parteneriat, ar putea obtine venituri recurente de 20-30 milioane de euro pe an, în timp ce costurile modernizarii ar putea fi suportate în mare masura din fonduri europene si aliate.

Portul Constanta poate deveni poarta energetica a flancului estic. Importanta Portului Constanta a crescut spectaculos dupa izbucnirea razboiului din Ucraina. Traficul de marfuri a crescut, iar portul a devenit una dintre principalele rute logistice pentru exporturile ucrainene si pentru aprovizionarea regiunii. Integrarea sa într-o retea NATO de transport al combustibililor i-ar conferi o dimensiune suplimentara. Constanta nu ar mai fi doar un mare

port comercial, ci unul dintre principalele noduri logistice energetice ale Aliantei. În jurul sau s-ar putea dezvolta noi terminale, depozite, facilitati industriale si servicii logistice cu efecte economice pe termen lung", subliniaza specialistul.

El sustine, pe de alta parte, ca vor exista si costuri inerente.

"Orice infrastructura strategica devine automat infrastructura critica. Conductele si depozitele ar trebui protejate permanent împotriva sabotajului, atacurilor cibernetice si amenintarilor hibride. Aceasta presupune investitii suplimentare în securitate, supraveghere si interventie. În plus, dezvoltarea unei asemenea retele poate genera dificultati administrative, exproprii si controverse politice interne. Aceste provocari nu trebuie ignorate, dar nici exagerate. Ele fac parte din orice proiect major de infrastructura", remarca Chisalita.

Conform acestuia, interesul national ar impune câteva conditii clare: proprietatea asupra infrastructurii sa ramâna româneasca; utilizarea sa se faca prin concesiuni sau acorduri de operare; modernizarea sa fie finantata preponderent din fonduri externe; firmele românești sa participe la lucrari si mentenanta; investitiile sa includa si infrastructura civila - porturi, cai ferate si drumuri.

"România dispune de un avantaj pe care putine state din regiune îl au simultan, un port strategic la Marea Neagra, rafinarii importante, o retea nationala de conducte, o industrie energetica cu experienta si una dintre cele mai mari baze NATO din Europa. Aceste elemente exista deja. Provocarea este transformarea lor într-un sistem coerent. Daca acest lucru se va realiza, România nu va mai fi doar un beneficiar al securitatii oferite de NATO, ci unul dintre furnizorii infrastructurii logistice fara de care apararea flancului estic nu poate functiona eficient", sustine presedintele AEI.