

Perspective ale securității naționale la limita bazinului Mării Negre în contextul geopolitic și geostrategic al securității globale

Dumitru POPILEVSKI,
*doctorand, Institutul de Cercetări Juridice și Politice
al Academiei de Științe a Moldovei*

SUMMARY

The Black Sea has, for centuries, presented each coastal state with a security perspective carrying different particularities. This sea, located between the Balkan, Crimean and Anatolian peninsulas and the Caucasus, forms the maritime heartland of Eurasia. The transport system of the Danube River, stretching between the Turkish Straits and Germany, and the internal regional waterways of Russia and the Ukraine carry separate strategic significance to the Black Sea.

Introducere. Încă din cele mai vechi timpuri popoarele au fost preocupate de asigurarea și menținerea integrității teritoriale prin toate mijloacele și instrumentele pe care le dobândeau după caz la acea vreme. În zilele noastre acest lucru se numește în termeni de specialitate securitate națională.

Sistemul securității naționale se definește prin ansamblul mijloacelor, reglementărilor și instituțiilor statului, care au rolul de a realiza, a proteja și a afirma interesele fundamentale ale Republicii Moldova. Începutul sec. al XXI-lea coincide cu cel al unei noi ere în politica internațională, în evoluția viitoare a lumii și în noua ordine mondială, locul central fiind ocupat de economie și securitate. [1]

Zona Mării Negre, ca spațiu geopolitic de confluență, de confruntare și de ruptură, are o valoare cu totul specială, dacă o situăm în perspectiva unei arhitecturi eurasiatice flexibile și durabile. După destrămarea U.R.S.S., zona Mării Negre a intrat în fluxul neuniform și contradictoriu al multiplelor transformări geoeconomice și geopolitice internaționale. La început, au

fost făcuți pași mai timizi, ezitanți în direcția realizării unor instituții comune, în special economice. A apărut apoi conceptul regiunii extinse a Mării Negre, ca urmare a dezvoltării conștiinței de sine, pentru că, în zilele noastre, regiunea să intre într-o competiție amplă – politică, economică, strategică – de valoare internațională, datorită bogăției materiilor prime energetice și extinderii spațiului euroatlantic și al Uniunii Europene.

Dar zona Mării Negre încă nu este pe deplin securizată. Nenumărate riscuri, pericole și amenințări afectează securitatea și stabilitatea acestui areal. Dacă statele din vestul bazinului pontic se găsesc în plin proces de integrare în structurile generale europene și euroatlantice, statele din estul Mării Negre traversează, fiecare în stil propriu, un proces de reșezare geopolitică și geostrategică, insuficient de clarificat, cu un conținut beligen considerabil. Acest lucru ne îndreptățește să afirmăm că, la ora actuală, securitatea în zona Mării Neagre se confruntă cu o dilemă care ar trebui, în cel mai apropiat timp, elucidată: integrare, stabilitate și prospe-

ritate versus instabilitate, dezintegrare  i conflicte, fie ele  i „ nghe ate.”

 n contextul dezvoltării globale se vorbe te din ce în ce mai mult despre războiul informa ional sau razboiul rece, în detrimentul războiului tradi ional sau rudimentar ce presupunea mari pierderi de resurse logistice, materiale  i umane în scopul dob ndirii puterii  i for ei politico-militare. Prezen a for elor americane  i ale NATO  n Afganistan  i Asia Centrală, precum  i o nouă  n elegere a amenin  rilor pe care le reprezintă terorismul, conflictele  nghe ate etc., au generat un interes sporit al NATO  i al Uniunii Europene pentru regiunea Mării Negre în perspectiva extinderii zonei de stabilitate, ca o condi ie pentru prosperitate.

Sursele noilor provocări  i amenin  ri determinate de fenomenul terorist sunt proiectate at t în zona sudică a frontierei NATO, c t  i pe axa noului flux energetic Asia Centrală – Marea Caspică – Caucazul de Sud – Marea Neagră.

Transformarea Mării Negre într-un spa iu transfrontalier de securitate pentru NATO  i Uniunea Europeană a determinat Comandamentul Statelor Unite  n Europa (USEUCOM) să reg ndeasc  natura angajamentului în regiune de sub inciden a responsabilit ilor sale (AOR), care include Caucazul  i Africa. La întrunirea sa la nivel înalt de la Istanbul  n 2004, NATO a acceptat oficial caracterul prioritar al regiunii Caucazului  i Africii în cadrul activit ilor sale de viitor.

Vorbind despre cadrul de cooperare regională din zona Mării Negre, avem în vedere:

1. *Organiza ia de Cooperare Economică la Marea Neagră* [Black Sea Economic Cooperation (BSEC)], care are ca membri cinci   ri balcanice (Republica Albania, Republica Bulgaria, Republica Elenă, România, Republica Turcia), trei   ri riverane (Republica Moldova, Federa ia Rusă  i Ucraina)  i trei   ri caucaziene (Republica Armenia,

Republica Azerbaidjan  i Georgia); ulterior a aderat Republica Serbia.

2. *Ini iativa de Cooperare  n Sud-Estul Europei* [Southeast European Cooperative Initiative (SECI)] este o organiza ie transna ional  cu sediul la Bucure ti, care are ca scop cooperarea în combaterea infrac ionalit ii; state-membre: Albania, Bosnia  i Her egovina, Bulgaria, Croa ia, Grecia, Republica Macedonia, Republica Moldova, Muntenegru, România, Serbia, Slovenia, Turcia  i Ungaria.

3. *GUAM* este o ini iativ  regională din patru state, denumirea ei provine de la ini ialele statelor fondatoare: Georgia, Ucraina, Republica Azerbaidjan  i Republica Moldova. Ini ial, erau cinci state (Uzbekistan), iar această organiza ie se numea GUUAM.

4. *Grupul Blackseafor* a fost  nfiin at în 2001 la Istanbul de   rile de la Marea Neagră: Bulgaria, Georgia, România, Rusia, Turcia  i Ucraina pentru asigurarea securit ii regionale.

5. *Măsurile de întărire a încrederii  i Securit ii*, Acord  ntre Guvernul României  i Cabinetul de Mini tri al Ucrainei privind măsurile de întărire a încrederii  i securit ii, colaborării între cele doua p r i, pe dimensiunea politico-militară a cooperării, facilit nd întărirea securit ii  i stabilit ii la nivel regional  i în spa iul OSCE.

6. *BSEC*-ul este o organiza ie din care fac parte 12 state  i care   i propune să realizeze un cadru de cooperare regională în domeniul securit ii, al stabilit ii  i prosperit ii în regiune. Are o structură organizatorică cuprinzătoare, interguvernamentală, interparlamentară, beneficiază de 15 grupuri de lucru  i desf  oar  rela ii cu ONU, UE, Banca Mondială etc.

7. *Centrul SECI* sau *Ini iativa de Cooperare  n Sud-Estul Europei* este un alt exemplu al eforturilor depuse pentru o cooperare largă a statelor din zona Mării Negre. Constituirea BlackSeaFor, ini iativa de cooperare navală care cuprinde toate cele  ase

state riverane Mării Negre, are ca obiectiv sporirea măsurilor de încredere și de securitate în bazinul Mării Negre, creșterea interoperabilității forțelor navale ale statelor participante, în măsură să desfășoare în comun acțiuni umanitare, de căutare – salvare împotriva minelor și a poluării. [2]

În acest context, este de așteptat o dezvoltare a colaborării în bazinul fluviului Dunărea care va avea ca rezultat revitalizarea comunicației fluviale și transformarea acesteia într-o veritabilă magistrală europeană navigabilă care să contribuie la valorificarea căilor de transport maritime și fluviale din întreaga zonă a Mării Negre, inclusiv racordarea la bazinul Mării Caspice, prin sistemul Volga-Don.

Portul Internațional Liber Giurgiuilești (PILG) este unicul port ce leagă Moldova (prin intermediul Dunării) de apele Mării Negre și, respectiv, de Oceanul Planetar. Acest port îi oferă Moldovei o independență energetică.

Portul Internațional Liber Giurgiuilești (PILG), singurul port din R. Moldova accesibil pentru navele maritime, este situat la km 133,8 (a 72,2 milă maritimă) al fluviului Dunărea, în sudul țării, fiind mărginit de România și Ucraina. [3]

PILG beneficiază de o amplasare pe traseele internaționale de comerț și transport, precum este canalul navigabil Rin-Main-Dunăre, care unește Marea Neagră, 14 state europene și Marea Nordică; sistemele de cale ferată de standard european și rusec, precum și rețeaua de drumuri internaționale. Proprietarul, operatorul și investitorul general al Portului Internațional Liber Giurgiuilești este Compania Danube Logistics SRL. Portul de la Giurgiuilești a fost dat în exploatare abia la 26 octombrie 2006, după 10 ani de construcție.

Terminalul petrolier a fost construit din investiții străine în valoare de 35 milioane dolari SUA. Capacitatea totală de depozitare este de peste 63 de mii de metri cubi de produse petroliere, iar capacitatea ma-

ximă de transbordare va fi de peste 2 milioane tone pe an.

Portul de pasageri (investiție de 10 milioane dolari SUA) are o capacitate de circa 300 de pasageri pe zi. Prin acest port, R. Moldova se poziționează la un nivel mai avansat în domeniul transportului naval, ceea ce va conduce la dezvoltarea turismului și a regiunii de sud a țării.

Terminalul cerealier (investiție de 12 milioane dolari SUA) servește la transportul cerealelor pe cale maritimă în și din Moldova, în caz de necesitate. Are o capacitate de primire de 3.000 tone de cereale pe zi prin intermediul transportului auto și feroviar și o capacitate de încărcare a unităților de transport maritime de până la 7.000 tone, cu o viteză de încărcare de 300 tone pe oră. Totodată, are o capacitate de prelucrare pentru export de până la 500 mii tone de cereale.

Zona industrială liberă, cu o suprafață de 120 ha, are statut similar cu cel al unei zone economice libere. Zona industrială liberă din cadrul PILG oferă investitorilor naționali și internaționali un mediu favorabil pentru plasarea investițiilor și desfășurarea afacerilor la frontieră cu Uniunea Europeană, într-o țară ce beneficiază de regimul Preferințelor Autonome Comerciale (PAC). Pe teritoriul zonei industriale, la data de 1 iulie, activau 34 de rezidenți, pe întreaga durată de activitate volumul investițiilor a constituit 58,9 mln. dolari SUA.

Conform unui raport privind activitatea Portului Internațional Liber Giurgiuilești pentru prima jumătate a anului 2012, în perioada de raportare, rezidenții au achitat diverse impozite și taxe în sumă de 98,9 mln. lei sau cu 76% mai mult decât în prima jumătate a anului 2011, inclusiv 57,9 mln. lei accize, 3,2 mln. lei pentru proceduri vamale, 32,9 mln. lei TVA și 2,2 mln. lei defalcări în fondul de asigurări sociale. Veniturile din înregistrarea navelor străine sub pavilion moldovenesc obținut pe anul 2011 a fost de 10 mln. lei.

 n semestrul I/2012 volumul comer ului angro realizat în Portul Internațional a sporit esen ial, constituind 815,7 mln. lei sau 121,2% în raport cu nivelul perioadei similare a anului 2011. Rulajul total de mărfuri sub pavilionul moldovenesc a atins cifra de peste 550.000 mii tone, concur nd deja cu România - 500.000 mii tone  i Ucraina 679.000 mii tone.

Starea de securitate. Literatura de specialitate centrată pe analiza geostrategică a regiunii relevă că principalele amenin  ri  i provocări din zona Mării Negre sunt:

- instabilitatea internă în numeroase state  i regiuni constituite după destrămarea Uniunii Sovietice;
- accentuarea sau menținerea conflictelor etnice cu caracter separatist;
- Încercările de dezintegrare  i constituire a unor entit  i statale independente (Transnistria, Abhazia, Adjaria);
- cre terea numărului de prozeli i islamis i, îndeosebi în r ndul intelectualilor  i al tinerilor;
- exportul de instabilitate, prin promovarea fundamentalismului islamic  i al intereselor statelor islamice către Sud-Estul Europei  i prin existen a unor grupuri etnice compacte în aceste zone (turcii în Sud-Estul Bulgariei, turco-tătarii în Peninsula Crimeea, g g uzii în Republica Moldova);
- interesele  i ac iunile re elelor de crimă organizată;
- asigurarea surselor de finan are pentru grupările teroriste;
- menținerea unui climat de instabilitate;
- furnizarea de armament  i facilitarea traficului ilegal cu acesta;
- competi ia economică declan at  de exploatarea  i transportul petrolului din Marea Caspică;
- poluarea tot mai accentuată a bazinei Mării Negre;
- punerea în pericol a mediului înconjurător (canalul B stroie);

- expansiunea re elelor  i activit  ilor teroriste  i a crimei organizate transna ionale (criminalitate economico-financiară, trafic transfrontalier de persoane, droguri, materiale radioactive  i strategice, armament  i muni ii);

- proliferarea  i diseminarea necontrolată a tehnologiilor  i materialelor nucleare, a mijloacelor de distrugere în masă, a armamentelor  i altor mijloace neconven ionale.

Provocările intercorelate pe care le reprezintă reconstruc ia statelor, soluționarea conflictelor, menținerea păcii, delimitarea frontierelor, democratizarea, securitatea resurselor de energie, combaterea larg r sp nditului trafic de femei, droguri  i arme, ca  i posibila proliferare a armelor de distrugere în masă dep  esc, de departe, resursele oricărui guvern sau organiza ii singulare. De aici  i nevoia unui efort conjugat din partea statelor riverane, a unui sprijin activ din partea comunit  ii internaționale pentru accelerarea procesului de maturizare a instituțiilor democratice  i promovării unei noi culturi de cooperare în regiune. [4]

Importan a Mării Negre în contextul dezvoltării globale. Noi factori de pe scena politică a lumii au scos în eviden  a caracterul determinant al regiunii Mării Negre pentru securitatea Europei, ea fiind denumită chiar noua frontieră a Europei. Securitatea europeană deplină nu poate fi realizată at ta timp c t zona Mării Negre r m ne instabilă.

 n zona Mării Negre se găsesc c teva „pozi ii-cheie,” care o particularizează,  i imprim  valen e deosebite, dar, mai ales, contribuie decisiv la valoarea  i importan a geostrategică a acestui spa iu. [5] Aceste „pozi ii-cheie” sunt:

Sistemul strâmtorilor (Bosfor, Dardanele, legate prin Marea Marmara) permite  i asigură naviga ia dintr-o mare „ nchis ” spre Oceanul Planetar. Turcia de ine controlul strâmtorilor, acestea fiind, în mo-

mentul de față, singura arteră puternică pentru transportul extern pe mare, destul de îndemână pentru toți riveranii, economici și cu perspective permanente. Controlul Turciei asupra strâmtorilor îi conferă un statut privilegiat printre riverani.

Peninsula Crimeea. Bastion maritim înaintat, un veritabil portavion, „bine ancorat,” cu multiple facilități, înconjurat de suficiente forțe navale, gata de acțiune.

Gurile Dunării (Dunărea maritimă). Intrarea și ieșirea navelor maritime prin complexul de navigație al Sulinei se realizează în întregime pe teritoriul statului român, acest fapt reprezentând un element de putere pentru România.

Platoul continental din fața litoralului românesc, cu elemente atrăgătoare care fac ca, de mulți ani, să „fiarbă” problema delimitării platoului continental al zonei economice exclusive dintre România și Ucraina.

Insula Șerpilor. În ultimii ani „redescoperită” cu mult zgomot și din nou plasată în problematica diplomației internaționale.

Se pot contura, astfel, câteva elemente care evidențiază importanța geopolitică a zonei Mării Negre:

- Marea Neagră se află la confluența a trei regiuni de mare importanță geopolitică: Peninsula Balcanică, Europa de Est și Asia Mică și aproape de zona fierbinte a Orientului Mijlociu;

- reprezintă un segment din granița de sud a Federației Ruse și la limita de nord a flancului sudic al NATO;

- este poarta de ieșire la Oceanul Mediteranean pentru Bulgaria, România, Ucraina și pentru țările transcaucaziene;

- este dispusă pe traseul rutelor precunizate pentru transportul petrolului caspic și al celui din zona Asiei Centrale spre consumatorii din Occident;

- dispune de importante bogății marine și submarine;

- este cea mai scurtă cale pentru Rusia

spre sud și apoi spre est (prin Canalul de Suez) și spre Coasta Nord-Africană, fiind unicul drum spre „mările calde;”

- oferă multe facilități comerciale și turistice;

- dispune de un important număr de porturi;

- este mediu propice pentru cooperarea economică, culturală și militară;

- coagulează o piață de desfacere pentru aproximativ 350 de milioane de consumatori;

- are potențial demografic și economic foarte important;

- ține aprins interesul constant manifestat de marii actori ai scenei geopolitice mondiale (actori tradiționali și actori nou-apăruți pe scena geopoliticii mondiale).

Concluzii. 1. Proiectarea, în spațiul concluziilor, a raționamentelor invocate ne arată că, pe lângă soluționarea conflictelor existente, ceea ce necesită urgent atenția, promovarea procesului de democratizare este o condiție vitală atât pentru generarea unor reflexe politice adecvate în ceea ce privește controlul forțelor armate, cât și pentru creșterea predictibilității și stabilității regionale care ar permite accelerarea accesului investițiilor directe, generatoare de prosperitate, în economiile statelor riverane.

2. Progresele pe calea soluționării conflictelor sunt clar corelate atât cu procesul de democratizare, cât și cu reformele în sectoarele securității din regiune. Aceste reforme creează și premisele pentru consolidarea lor pe plan geografic și instituțional, fapt ce le va putea face ireversibile.

3. În contextul perspectivei securității naționale, ar fi oportună includerea activității în bazinul Mării Negre în Strategia de Securitate Națională ca obiectiv strategic pentru Republica Moldova.

4. Dezvoltarea și modernizarea Portului Internațional Liber Giurgiulești (PILG) și intensificarea activității flotei fluviale și maritime vor permite următoarele:

- cre terea importului  i exportului de mărfuri;
- cre terea numărului de pasageri  i turi ti;
- posibilitatea conexiunii cu pie ele de desfacere în Sud-Estul Europei.

5.  nfiin area în Republica Moldova a unei instituții, care va pregăti speciali ti califica i în domeniul deservirii portuare, fluviale  i maritime  i care va permite, ulterior, dezvoltarea acestui domeniu în  ara noastră.

BIBLIOGRAFIE

- [1] <<http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=340510>>.
- [2] Socol Vladimir. Security Priorities in the Black Sea – Caspian Region. Black Sea University Foundation, 2003.
- [3] <<http://www.timpul.md/articol/portul-giurgiuleti-singura-poarta-spre-duna-re-38182>>.
- [4] Stan Petrescu. Mediul de securitate global  i euroatlantic. Editura Milit r , Bucure ti, 2005.
- [5] Neagoe Visarion. Vulnerabilit  i, riscuri  i amenin  ri.  n: „Lumea 2005,” autori dr. Th. Frunzeti  i dr. Vladimir Zodian, Editura C.T.E.A., Bucure ti, 2005.

Prezentat: 14 aprilie 2014.

E-mail: dumitru007@yahoo.com