

Corelația dintre rețeaua militară de transport și rețeaua transeuropeană de transport

The Correlation between the Military Transport Network and the Trans-European Transport Network

Lt. Ionela Cătălina MANOLACHE*

Mr. Aurelian Eusebio MANOLACHE**

*Comandamentul Multinațional de Divizie Sud-Est, București
e-mail: catalinagrigore31@gmail.com

*Comandamentul Multinațional de Divizie Sud-Est, București
e-mail: mardare92@gmail.com

Abstract

La momentul actual, problematica transporturilor militare în spațiul european este intens dezbătută de liderii organizațiilor generatoare de securitate. Rețeaua transeuropeană de transport, deși a fost dezvoltată pentru transportul mărfurilor și personalului civil, poate constitui o soluție pentru deplasarea trupelor, echipamentelor și materialelor militare în Europa. Acest articol urmărește să evidențieze măsura în care coridoarele actuale, existente pe rețeaua transeuropeană de transport, corespund rețelei militare de transport și ce soluții ar putea simplifica procesul de utilizare civil-militară a rețelei deja existente. Articolul are în vedere corelarea elementelor existente cu cele necesare asigurării mobilității militare în spațiul european prin intermediul metodelor oferite de analiza documentară și de cea comparativă.

Currently, the problem of military transport in the European area is being debated by the leaders of security-generating organizations. The Trans-European Transport Network, although developed for transporting civilian goods and personnel, can be a solution for moving military troops, equipment, and materials in Europe. This article aims to highlight the extent to which the existing corridors on the trans-European transport network correspond to the military transport network and the solutions that could simplify the process of civil-military use of the already existing network. At the same time, the authors intend to correlate the existing elements with those necessary to ensure military mobility in the European area, through the methods of documentary and comparative analysis.

Cuvinte-cheie:

rețea de transport; mobilitate militară; TEN-T; coridoare de transport.

Keywords:

transport network; military mobility; TEN-T; transport corridors.

Info articol

Primit: 4 iulie 2024; Evaluat: 27 august 2024; Acceptat: 20 septembrie 2024; Disponibil online: 15 octombrie 2024

Citare: Manolache, I.C. și A.E. Manolache 2024. „Corelația dintre rețeaua militară de transport și rețeaua transeuropeană de transport”. *Buletinul Universității Naționale de Apărare „Carol I”*, 13(3): 157-170. <https://doi.org/10.53477/2065-8281-24-30>

Rolul dezvoltării rețelei transeuropene de transport (Trans-European Transport Network – TEN-T) este acela de a construi o rețea multimodală de transport pe cale ferată, rutieră, pe căi navigabile interioare, pe rute maritime scurte sau pe cale aeriană, pentru a asigura o creștere economică durabilă a statelor europene. Însă, având în vedere contextul geopolitic actual, a devenit tot mai evidentă necesitatea utilizării rețelei deja existente și adaptării ei la nevoile militare specifice, astfel încât să poată fi asigurată dislocarea rapidă a forțelor, echipamentelor și tehnicii militare în orice regiune din Europa.

Însă, pentru a permite creșterea mobilității militare în spațiul european, dar și în afara acestuia, sunt necesare îmbunătățiri ale capacităților dual-use ale infrastructurii de transport din cadrul rețelei TEN-T, întrucât acestea sunt esențiale pentru asigurarea securității și apărării Europei. Dezvoltarea TEN-T, pentru a permite mobilitatea militară, ar urma să asigure eliminarea blocajelor, completarea lipsurilor existente în cadrul rețelelor de transport și înlăturarea barierelor tehnice și, totodată, reducerea impactului transportului asupra mediului și creșterea siguranței și rezilienței rețelei ([Comisia Europeană 2024](#)).

Problema transporturilor în Europa este dezbătută de foarte mulți ani, iar în 2005 s-a dezvoltat rețeaua transeuropeană de transport, un proiect care reduce distanțele dintre statele europene prin construcția unor rute diverse de transport care să asigure accesul în orice colț al continentului. Însă discuțiile privind mobilitatea militară sunt relativ recente, acesta fiind un subiect care a prins contur în special după anul 2017.

Scopul acestui articol este acela de a conduce o cercetare în vederea analizării similitudinii și coerenței dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețeaua militară de transport, astfel încât să reliefăm lacunele existente la acest moment și posibilele modalități prin care ele pot fi eliminate. Articolul se va finaliza cu propuneri de viitoare măsuri sau activități care ar putea veni în sprijinul deplasării mai rapide a trupelor militare, folosind TEN-T, și cum aceasta s-ar putea adapta nevoilor militare de transport.

Procesul de cercetare a constat în analiza unui număr considerabil de surse bibliografice din domeniul mobilității civile și militare în spațiul european, precum: articole științifice, teze de doctorat, articole din jurnale sau reviste de specialitate, surse media din spațiul online, comunicate și rapoarte, elaborate de Uniunea Europeană (UE), de Organizația Tratatului Atlanticului de Nord (OTAN) sau de statele membre.

Cercetarea urmărește obținerea unor răspunsuri coerente și pertinente la următoarele întrebări:

1. Care este nivelul actual al dezvoltării legăturii dintre cele două tipuri de rețele de transport?
2. De ce este importantă corelarea mobilității dual-use pentru îmbunătățirea securității în spațiul european?

3. Ce măsuri ar putea sprijini creșterea eficienței în asigurarea completă a coerenței dintre cele două tipuri de rețele de transport?

Pentru a identifica răspunsurile la întrebările de cercetare, formulate anterior, autorii intenționează să dezvolte următorul traseu de cercetare: analiza, în baza surselor bibliografice identificate, a datelor privind rețeaua transeuropeană de transport. Apoi, din aceeași perspectivă, identificarea elementelor specifice referitoare la rețeaua militară de transport. Ulterior, se vor compara cele două rețele de transport, pentru a identifica similitudinile sau diferențele existente, pentru, ca în final, să se determine potențiale soluții pentru îmbunătățirea dezvoltării unei rețele de transport dual-use. Metodele de cercetare folosite vor fi metoda analizei documentare, pentru a identifica datele necesare privind cele două tipuri de rețele de transport și, ulterior, metoda comparativă, pentru a compara datele obținute. Potențialele limitări în dezvoltarea cercetării ar consta în lipsa accesului la un număr mare de surse științifice, având în vedere natura domeniului studiat și lipsa unor perspective diferite pentru dezvoltarea lucrării, ținând cont de faptul că principalele entități interesate de acest domeniu sunt organizațiile UE și NATO. Motivația cercetării acestei laturi a domeniului mobilității militare provine din interesul autorilor de a înțelege relația dintre cele două componente analizate: rețeaua transeuropeană de transport și rețeaua militară de transport.

Evoluția și rolul rețelei transeuropene de transport

Eforturile pentru dezvoltarea unui sistem integrat de transport în spațiul european au început să prindă contur începând cu anul 1990, atunci când Comisia Europeană a adoptat primul plan de acțiune privind rețelele de transport trans-europene (în domeniul energiei, telecomunicațiilor și transportului). Scopul creării TEN-T este acela de a dezvolta și de a integra o rețea de transport care să faciliteze deplasarea rapidă a cetățenilor și mărfurilor în Europa.

Uniunea Europeană a stabilit, în 2005, crearea unei rețele de transport care să asigure legătura dintre toate statele membre. Prin documentele de planificare a acestui proiect, UE pune presiune pe statele membre, astfel încât acestea să-și îmbunătățească propria infrastructură de transport ([Comisia Europeană 2005](#)).

În 2009, UE a adoptat documentul intitulat ”Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy”, care a pus bazele *Regulamentului (UE) nr. 1315/2013*, în care erau stabilite prioritățile și standardele statelor membre privind transportul. Chiar dacă acest regulament a fost adoptat abia în 2013, anterior au existat și alte documente similare, care aveau la bază directive publicate între anii 1996 și 2010.

În *Regulamentul TEN-T* din 2013 sunt prevăzute două elemente care constituie rețeaua de transport europeană: rețeaua centrală și rețeaua globală. Ambele elemente înglobează toate tipurile de transport (căi ferate sau rutiere pentru mărfuri sau

pasageri, căi navigabile interioare, rute maritime scurte, porturi și aeroporturi etc.), pe care erau amplasate componente specifice de infrastructură de transport, precum zone de servicii, stații de alimentare cu combustibil etc.

Rețeaua de transport globală este planificată cu scopul de a asigura accesibilitate adecvată și conectivitate între toate regiunile UE, iar termenul de finalizare este anul 2050.

Rețeaua de transport centrală cuprinde cele mai importante legături strategice între orașele europene și este organizată pe nouă coridoare administrative, care trebuie finalizate până în 2030. Cele nouă coridoare ale TEN-T acoperă cele mai importante fluxuri de transport pe distanțe lungi și urmăresc interoperabilitatea și interconectarea diferitelor moduri de transport, îmbunătățind, astfel, și legăturile transfrontaliere (Parlamentul European și Consiliul UE 2013).

Cele nouă coridoare care constituie rețeaua TEN-T sunt: Marea Nordului – Marea Adriatică; Marea Nordului – Marea Baltică, Mediteranean, Orient/Est – Mediteranean; Scandinavian-Mediteranean; Rin-Alpi; Atlantic; Marea Nordului – Mediteranean și Rin-Dunăre (Comisia Europeană 2021).

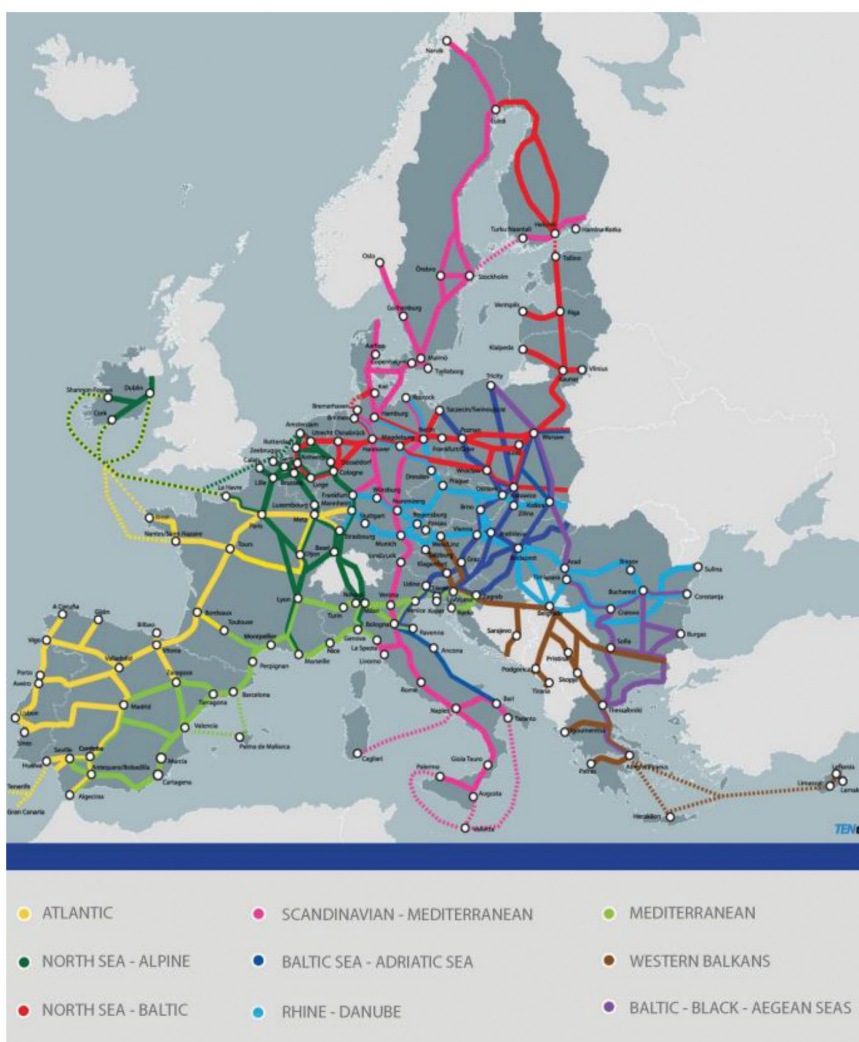


Figura 1 Rețeaua TEN-T (Comisia Europeană 2021)

În același regulament, două dintre prioritățile UE privind rețeaua de transport se referă la dezvoltarea unui „Sistem unic european de management al traficului feroviar” (European Rail Traffic Management System – ERTMS), care urmărește stabilirea unui sistem unic de semnalizare a transportului feroviar în UE și crearea „autostrăzilor maritime” (Motorways of the Sea – MoS), prin care să crească nivelul de utilizare a transportului maritim pentru aprovizionarea logistică.

Revizuirea din 2013 este importantă pentru evoluția ulterioară a TEN-T, întrucât presupune dezvoltarea unei rețele integrate, cu o structură pe două nivele și coridoare aferente. Construcția și finanțarea TEN-T urmează, din 2013, un set comun de norme în toate statele Uniunii ([Debyser și Polluveer 2023](#)).

Proiectele pentru dezvoltarea TEN-T sunt finanțate de UE prin intermediul Mecanismului pentru Interconectarea Europei (Connecting Europe Facility – CEF), instituție creată prin *Regulamentul 1316/2013*, prin care se intenționează dezvoltarea infrastructurii de transport prin alocarea fondurilor din bugetul UE (Champion 2016). CEF este cel mai important instrument al UE, prin care sunt finanțate proiectele privind energia, telecomunicațiile și transportul. În perioada 2014-2020, bugetul alocat dezvoltării infrastructurii de transport a fost de 22,4 miliarde de euro (Luica 2018), iar pentru perioada 2021-2027, acest buget a fost de 25,81 de miliarde de euro, din care 12,83 miliarde de euro, pentru proiecte generale de dezvoltare a transportului, 11,29 miliarde de euro, pentru proiecte comune, și 1,69 de miliarde de euro, pentru mobilitatea militară. Alte fonduri pentru dezvoltarea rețelei europene de transport provin din sursele proprii ale statelor membre ale UE, dar și din fonduri structurale și de investiții europene, precum cele alocate în cadrul programelor inițiate de InvestEU și de Banca Europeană de Investiții (BEI) ([Debyser și Polluveer 2023](#)).

În decembrie 2021, Comisia Europeană a prezentat un amendament la Regulamentul TEN-T din 2013, prin care solicita urgentarea proiectelor care să completeze infrastructura de transport existentă, asigurând dezvoltarea nodurilor urbane și realizarea conexiunilor internaționale pe cale ferată. Propunerea pentru revizuirea regulamentului a fost adoptată la 13 decembrie 2021, ca parte a pachetului legislativ pentru eficientizarea transportului și mobilitate ecologică.

Această revizuire evidențiază necesitatea alinierii rețelei la nivel european și la modificările aduse cerințelor referitoare la guvernarea infrastructurii. Noile schimbări sprijineau proiectele referitoare la decarbonizarea transporturilor și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 90%, până în 2050, finalizarea rețelei TEN-T în trei etape, în loc de două: rețeaua centrală în 2030, rețeaua centrală extinsă în 2040 și rețeaua globală în 2050. De asemenea, avea ca prioritate creșterea vitezei de deplasare a trenurilor, eficientizarea operațiunilor transfrontaliere, creșterea numărului de noduri de transbordare și terminale multimodale pentru călători și conectarea aeroporturilor mari la transportul feroviar ([Debyser și Polluveer 2023](#)).

Ca răspuns la agresiunea Rusiei împotriva Ucrainei, Comisia a adoptat, la 27 iulie 2022, un amendament prin care a introdus mai multe schimbări în domeniul

transportului, dintre care cele mai importante erau unificarea rețelei TEN-T prin folosirea standardelor europene privind ecartamentul feroviar și conectarea cu Ucraina și Moldova prin extinderea coridoarelor de transport ([Consiliul Uniunii Europene 2024](#)).

În anul 2023, o nouă intenție de revizuire a Regulamentului TEN-T a fost lansată de Comisia Europeană. Aceasta era necesară pentru modificarea hărților TEN-T, ca urmare a extinderii Uniunii și, implicit, a rețelei de transport, pentru dezvoltarea infrastructurii în regiunea Balcanilor de Vest ([Wolters 2024](#)).

Ultima revizuire a Regulamentului TEN-T este cea din iunie 2024 și urmărește construirea unei rețele de transport durabile, de calitate, care să asigure conectivitate în cadrul Europei, continuitate pe rutele de transport, astfel încât să nu existe întreruperi, blocaje sau legături nefinalizate ([Consiliul Uniunii Europene 2024](#)).

Dezvoltarea și importanța conceptului de rețea militară de transport în Europa

Mobilitatea militară este un concept esențial pentru asigurarea securității cetățenilor și spațiului european. Însă, pentru a asigura deplasarea personalului, echipamentelor și tehnicii militare agabaritice pe distanțe mari, inclusiv peste graniță, peste poduri sau prin tunele, infrastructura trebuie să fie corespunzătoare nevoilor militare, și nu scopurilor civile, pentru care ea a fost creată inițial. De aici, rezultă nevoia de suplimentare sau adaptare a infrastructurii de transport dual-use.

După destrămarea Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice, investițiile în mobilitatea militară nu au mai fost prioritare, iar proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de transport militar au fost subfinanțate sau nu au mai fost realizate. Deși cooperarea dintre UE și NATO a sporit an de an, investițiile în infrastructură și mentenanță, care ar fi putut răspunde nevoilor de dislocare mai rapidă a forțelor, au fost desconsiderate.

În 2014, anexarea Crimeei de către Rusia a evidențiat nevoia Europei de a aduce rapid forțele din diferite zone pe flancul estic al Alianței. La momentul actual, prioritățile liderilor europeni constau în modernizarea și standardizarea infrastructurii și procedurilor birocratice, pentru a facilita interoperabilitatea și îmbunătățirea funcționalității și pregătirii militare. Rețeaua de infrastructură suferă deficiențe în multe state europene, în special în cele din est.

Principalele diferențe privind infrastructura de transport actuală din Europa și nevoile militare sunt determinate de: întârzieri privind standardizarea, investiții precare încă de la momentul crizei economice din anii 2008-2009 și lipsa digitalizării. Infrastructura actuală trebuie să asigure nevoile specifice transporturilor militare într-un mod rapid și sigur. Echipamentele și tehnica militară actuală sunt, de

obicei, agabaritice, au lungimi, înălțimi și lățimi mai mari decât cele din generațiile anterioare. De aceea înălțimea tunelurilor, capacitatea de deplasare pe poduri și lățimea garniturilor feroviare trebuie modificate sau adaptate nevoilor curente. În vreme ce multe poduri de pe rutele principale de transport pot suporta greutatea actualelor și chiar viitoarei generații de tehnică militară, podurile din zonele rurale nu pot fi luate în calcul pentru planificarea transporturilor militare, nici măcar în cadrul unor exerciții, din cauza gradului de deteriorare în care se află. De asemenea, statele estice, precum cele din zona Mării Baltice, încă au un ecartament diferit al căilor ferate, de 1.520 mm, față de 1.435 mm, folosit în vestul Europei. Aceste diferențe produc întârzieri și nesincronizări în procesul de dislocare a forțelor militare. Pe de altă parte, NATO intenționează ca viitoarele generații de trailere, camioane și tancuri să fie construite cu o greutate care să depășească 120 de tone, fiind greu deplasabile chiar și pe calea aerului, ceea ce înseamnă că transporturile ferate, rutiere sau podurile vor fi foarte importante din punctul de vedere al logisticii militare ([Aboutaous, Ghio și Stuerzer 2021](#)).

Având în vedere studiile care arată că rețeaua TEN-T corespunde în procent de aproximativ 93 nevoilor militare ([Brauss, Hodges și Lindley-French 2021](#)), aceasta ar fi o posibilă soluție pentru viitor. Comparativ cu rețeaua civilă de transport, implementarea unei rețele de transport militară presupune o abordare interguvernamentală, întrucât constituie atât o urgență militară, cât și o necesitate politică.

Pentru dezvoltarea proiectelor privind infrastructura de transport dual-use, Comisia Europeană asigură susținerea financiară prin intermediul CEF, alocând un buget special pentru dezvoltarea mobilității militare în Cadrul Financiar Multianual – Multiannual Financial Framework (MFF) – (pentru cadrul 2021-2027, acest buget este de 1,69 miliarde de euro). UE asigură finanțarea doar pentru proiectele dual-use. Orice proiect care servește doar intereselor militare sau doar celor civile trebuie finanțat de statele interesate. Tocmai din aceste considerente o parte din infrastructura militară va fi realizată în afara cadrului TEN-T ([Bellomo 2023](#)).

În raportul Centrului de Analiză a Politicii Europene (Center for European Policy Analysis – CEPA) din 2021, autorii încurajează ideea ca statele NATO care sunt, totodată, membre ale UE să depună proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii de transport civil-militară, întrucât ar putea beneficia de finanțare prin CEF. Aceste inițiative au un rol esențial în dezvoltarea proiectelor care se referă la rutele principale de aprovizionare și la coridoarele de transport poziționate de-a lungul TEN-T ([CEPA Task Group 2021](#)).

În cadrul lucrării ”The CEPA military mobility project: moving mountains for Europe’s defense”, elaborată de specialiști în domeniu, precum Heinrich Brauss, Ben Hodges și Julian Lindley-French, autorii fac referire la cinci posibile scenarii, conform cărora trupele să fie dislocate din vest către estul Europei. Organizația a urmărit, prin dezvoltarea acestor scenarii, să genereze multiple recomandări pentru crearea

unei mai bune mobilități militare în Europa. Principalele probleme identificate în procesul de dislocare a forțelor militare în spațiul european constau în nevoia de a dezvolta și de a îmbunătăți infrastructura, în necesitatea implementării unor reguli și regulamente clare și eficiente la nivelul statelor membre ale NATO, existenței unei structuri de comandă și control puternice, impunerii unei rețele comune de puncte de contact privind mobilitatea militară la nivelul ale NATO și UE și stabilirii unor autorități de comandă teritorială care să faciliteze tranzitul forțelor militare.

Cele cinci scenarii presupun dezvoltarea mobilității militare pe următoarele rute: Marea Nordului – Marea Baltică; Coridorul Suwalki; Poarta Focșanilor; Balcanii de Vest; Zona Mediteraneană.

Scenariul 1: Ruta Marea Nordului – Marea Baltică: examinează deplasarea unui pachet definit de forțe NATO din Norvegia, prin Suedia și peste Marea Baltică, până în statele baltice și Polonia. Acest scenariu s-ar suprapune *coridorului Marea Nordului – Marea Baltică*, de pe rețeaua TEN-T.

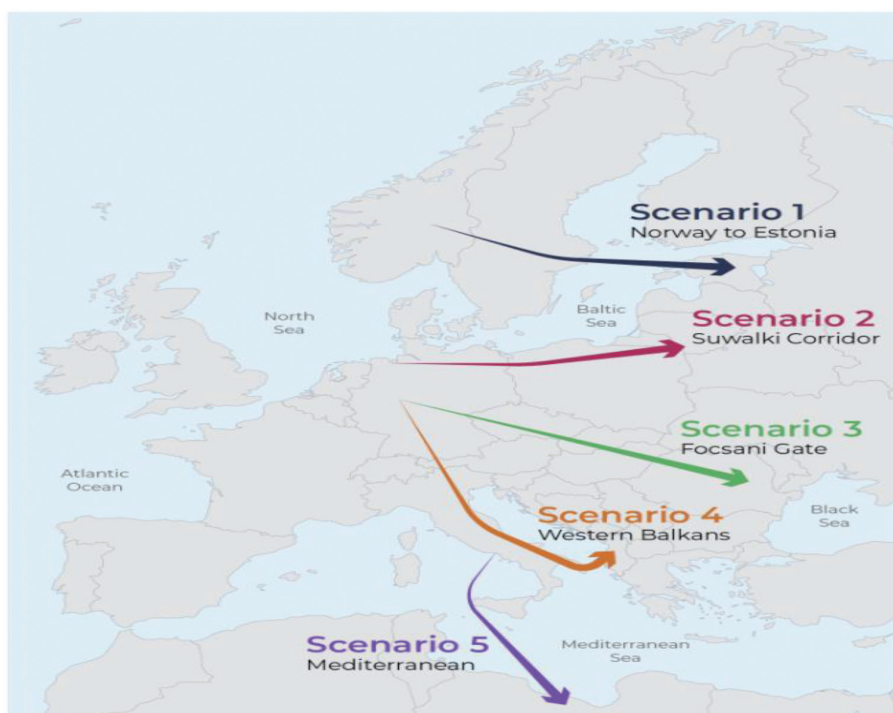


Figura 2 The CEPA military mobility workshop scenarios (Brauss, Hodges și Lindley-French 2021)

Scenariul 2: Coridorul Suwalki: implică identificarea unor posibilități pentru mișcarea forțelor militare din Germania, prin Polonia, către statele baltice, cu accent asupra coridorului Suwalki – o porțiune de aproximativ 60 de kilometri, aflată între granița polono-lituaniană, între Belarus și Kaliningrad, pe care forțele aliate ar trebui să o traverseze. O soluție pentru transportul trupelor militare către aceste regiuni ar consitui-o același *coridor Marea Nordului-Marea Baltică*, de pe rețeaua TEN-T.

Scenariul 3: Poarta Focșanilor: urmărește să testeze capacitatea NATO de a-și întări forțele din regiunea de sud-est a Europei, preponderent forțele care ar trebui să traverseze Munții Carpați, și utilitatea fluviului Dunărea pentru transportul militar

către Poarta Focșanilor – o zonă potrivită pentru manevre, care, însă, dă posibilitatea forțelor adverse să penetreze poarta de la est și să permită accesul către Balcanii de Vest. Deși are o poziționare importantă din punct de vedere strategic, Poarta Focșanilor scoate în evidență și posibile probleme, precum capacitatea forțelor aliate de a ajunge în zona prestabilită, având în vedere infrastructura învechită și influența pe care Rusia încă o exercită asupra unor puncte de debarcare (point of debarkation – POD) din regiune. Coridorul TEN-T, pe care trupele militare l-ar putea utiliza pentru dislocarea în această regiune, este *coridorul Rin-Dunăre*.

Scenariul 4: Balcanii de Vest: presupune dezvoltarea unei operații sub egida UE, sprijinită de NATO, ale cărei forțe să fie deplasate în Europa către Balcanii de Vest, pentru restabilirea ordinii și pentru a contracara acțiunile de influență ale Rusiei. Cel mai relevant coridor TEN-T pentru acest scenariu este *coridorul est-mediteraneean*, care se extinde de la nord de Thessaloniki (Grecia) în Europa Centrală.

Scenariul 5: Zona mediteraneeană: ar urmări să testeze provocările logistice, tehnice și militare pentru dislocarea forțelor din Europa către zona Mării Mediterane, o zonă cunoscută pentru instabilitate, predispusă la conflict și război civil în vederea executării unei misiuni de menținere a păcii (Brauss, Hodges și Lindley-French 2021). Dislocarea forțelor în zona mediteraneeană s-ar putea realiza folosind același coridor TEN-T ca în scenariul 4: *Balcanii de Vest-Est-Mediteraneean*.

Efectele rețelei TEN-T asupra rețelei de transport militare și viceversa

Având în vedere procentul de aproximativ 93 similitudine dintre cele două rețele de transport, identificăm necesitatea dezvoltării simultane a rețelei de transport europene, dar care să corespundă nevoilor civil-militare. Infrastructura dual-use este esențială pentru mobilitatea militară, iar investițiile în dezvoltarea infrastructurii de transport contribuie automat la mobilitatea militară.

Rețeaua TEN-T s-a dezvoltat continuu și încă necesită îmbunătățire, modernizare sau continuarea unor proiecte, ca urmare a extinderii Uniunii Europene. Pe de altă parte, din punctul de vedere al mobilității militare, nu poate fi construită o nouă rețea de transport pe care să se realizeze numai dislocarea forțelor militare, adaptată exclusiv nevoilor tehnicii și vehiculelor militare, din mai multe considerente: costurile ar fi enorme și nejustificate, timpul de realizare a acestui proiect ar depăși limitele acceptabile, iar un astfel de proiect este greu de realizat în acest moment, întrucât coridoarele ar afecta urbanistica deja constituită la nivel european.

Tocmai din aceste motive, încă din anul 2014, când problematica mobilității militare a început să prindă contur, s-a luat decizia utilizării rețelei de transport transeuropean deja existentă și adaptarea acesteia nevoilor militare. Însă, după calculele specialiștilor, un nivel destul de ridicat din această rețea putea fi utilizat fără probleme pentru mobilitatea militară. Există, însă, unele diferențe, determinate

de nivelul diferit de dezvoltare a infrastructurii între statele vestice și cele estice, care afectează și transportul tehnicii, echipamentelor și personalului militar. Principalele probleme cu care se confruntă rețeaua de transport civilă și cea militară se referă la:

- diferența ecartamentului căilor ferate între statele baltice și altele din zona de est a Europei și vestul european. Această diferență rezultă din poziționarea, pentru prea multă vreme, a statelor estice sub auspiciul rusesc;
- dezvoltarea diferită a infrastructurii în statele europene. Dacă în state, precum Germania, Franța, Olanda sau Norvegia, infrastructura este modernizată și adaptată nevoilor actuale de transport, statele dispunând de căi rutiere, ferate, porturi sau aeroporturi, adaptate standardelor de transport civil sau militar, în zona est-europeană statele încă se confruntă cu infrastructura slab dezvoltată, cu lipsa unor porțiuni esențiale care ar face legătura atât la nivel intern, cât și internațional, cu blocaje ș.a.m.d. Spre exemplu, în unele state, podurile sunt foarte vechi și nu mai permit accesul unor vehicule agabaritice, ceea ce face imposibilă utilizarea lor și necesită fie consolidare, fie înlocuire completă.

La acest moment, rețeaua de transport militar se dezvoltă în funcție de rețeaua de transport civil. Statelor le sunt alocate fonduri europene doar pentru dezvoltarea unor proiecte de tip dual-use. Deși nivelul de similitudine dintre cele două rețele este destul de mare, încă sunt necesare eforturi pentru ca transportul militar să se realizeze fără dificultăți și în cel mai scurt timp prin toate metodele de transport civil existente la nivel european.

Consider că, prin ideile enunțate până la acest punct, am identificat nivelul actual al dezvoltării legăturii dintre cele două tipuri de rețele de transport. În continuare, referitor la importanța corelării mobilității dual-use pentru îmbunătățirea securității în spațiul european, vom formula mai multe idei.

În primul rând, securitatea europeană este asigurată, aproape în totalitate, de forțele expediționare care pot executa misiuni specifice pe timp de pace, criză sau conflict. Aceste forțe nu se pot desfășura 100% dacă dislocarea lor este îngreunată de lipsa infrastructurii, de neadaptarea ei la nevoile militare sau de blocaje de-a lungul coridoarelor de transport.

În al doilea rând, această corelare este importantă pentru a simplifica procedurile și a descongiona situația transportului la nivel european. Astfel, prin înțelegerea ambelor sisteme de transport și existența unei baze de date comune a transporturilor civil-militare, se va evita blocarea traficului la nivel european, se va dezamorsa orice situație care ar putea afecta transportul rapid al trupelor și tehnicii militare către anumite zone din Europa, în special către flancul estic. În prezent, liderii europeni sunt preocupați de o politică TEN-T care să asigure standarde comune între toate statele europene și care să creeze o infrastructură ale cărei cerințe tehnice să elimine disparitatea dintre statele vest și est-europene. Problematika militară este foarte importantă în această situație, întrucât securitatea deplină a spațiului european poate fi realizată doar dacă cele două sisteme, civil și militar, își execută individual și împreună sarcinile pentru care au fost constituite și pot realiza o colaborare în situație de criză sau conflict, pentru a da randamentul maxim.

În al treilea rând, mobilitatea dual-use asigură o calitate mult sporită a infrastructurii în spațiul european. Subdezvoltarea capabilităților de transport este o problemă semnificativă, care ar trebui avută în vedere atunci când vorbim despre modernizarea infrastructurii europene și pregătirea ei pentru mobilitate militară. Capacitatea de susținere a greutății pe drumuri și poduri, înălțimea tunelurilor și existența autostrăzilor sunt indicatori ai funcționării infrastructurii de transport în scopuri militare. Fie că vorbim de transportul militar, fie că vorbim de transporturi civile de mărfuri sau persoane, infrastructura trebuie să fie construită la cele mai înalte standarde de calitate, pentru evitarea unor accidente, a unor situații prin care viața persoanelor ar putea fi pusă în pericol. Astfel, prin construirea unei rețele de transport adaptată nevoilor militare, calitatea acesteia va fi una foarte bună, ceea ce va permite folosirea ei de către personalul civil în cele mai bune condiții de siguranță.

La cea de-a treia întrebare căreia acest articol ar urma să ofere un răspuns, anume cea referitoare la măsurile care ar putea sprijini creșterea eficienței în asigurarea completă a coerenței dintre cele două tipuri de rețele de transport, putem spune că am identificat următoarele soluții:

- Promovarea, la nivelul statelor membre ale NATO și UE, a proiectelor privind dezvoltarea infrastructurii de transport dual-use și a colaborării civil-militare. Această măsură s-ar concretiza, dacă statele implicate în cele două proiecte PESCO, Mobilitatea militară și Rețeaua de huburi logistice în Europa ar fi mediatizate prin toate canalele oficiale de comunicare, astfel încât tot mai mulți actori civili, militari, companii private sau chiar organizații nonguvernamentale să conștientizeze nevoia modernizării infrastructurii de transport, pentru ca trupele să se deplaseze rapid în orice punct din spațiul european. Planificarea unor întâlniri de lucru, conferințe, întâlniri în mediul online sau proiecte de natură academică ar putea fi soluția pentru a conștientiza nevoia dezvoltării rapide a acestui domeniu.
- Alocarea unor fonduri suplimentare dezvoltării rețelei TEN-T, cu accent asupra proiectelor care țin de mobilitatea militară. Această măsură se îndreaptă preponderent asupra statelor implicate în proiect din cadrul NATO sau UE și este un îndemn ca acestea să mărească bugetul alocat transporturilor. Statele implicate în proiectul PESCO privind mobilitatea militară beneficiază, din bugetul UE, de finanțare pentru a dezvolta proiecte privind infrastructura dual-use. Însă efortul trebuie susținut și la nivel național, iar pe lângă disponibilitatea fondurilor, statele trebuie să aibă și inițiative relevante, serioase și realizabile, care să fie aprobate anual de UE. În ciuda situației financiare precare, multe state, în special cele din estul Europei, trebuie să pună la dispoziția forțelor militare o infrastructură adecvată și sigură. Tocmai din aceste considerente, la alocarea bugetară anuală, ministerul de resort trebuie să primească un procent considerabil mai mare, care să îi permită construirea unor coridoare de tranzit eficiente.
- Crearea la nivel european a unor structuri comune civil-militare, care să simplifice cooperarea, reducerea timpilor de decizie și a procedurilor birocratice. Această măsură s-ar traduce prin crearea, la nivelul Uniunii,

a unei structuri suplimentare, de tipul unui comandament, din care să facă parte atât civili, cât și militari din cadrul statelor membre ale UE și NATO, în care să nu fie îngădit accesul la informații pentru cei implicați, iar aceștia să poată planifica și monitoriza transporturile militare în toate țările Europei.

Având în vedere măsurile menționate, considerăm că ele pot fi puse în aplicare cu ușurință pentru armonizarea abordării interinstituționale la nivel național și internațional privind dezvoltarea rețelei de transport dual-use.

Deși TEN-T a fost creată inițial pentru transportul civil, ea poate face față cu ușurință procesului de mobilitate militară, chiar dacă, în acest sens, trebuie ajutată prin măsuri suplimentare care țin de adaptarea și prezentarea nevoilor militare de transport. Rețeaua de transport militar trebuie să se adapteze la TEN-T, nu invers. În cazul în care structura și nivelul actual de dezvoltare al TEN-T nu corespund nevoilor militare, statele membre vor fi nevoite să aloce fonduri suplimentare astfel încât să sprijine dezvoltarea infrastructurii de transport militar. Având în vedere amenințările actuale, lungimea coridoarelor TEN-T trebuie ajustată din perspectivă militară astfel încât trupele să aibă acces facil către flancul est-european.

Pe de altă parte, un aspect pozitiv al celor două rețele constă în faptul că rețeaua TEN-T deja a integrat toate modalitățile de transport, ceea ce facilitează dislocarea forțelor pe orice cale, în orice regiune. Astfel, fie că urmărește să-și transporte trupele pe cale aeriană, navală sau terestră, NATO sau UE are la dispoziție aeroporturile, porturile, căile rutiere sau ferate deja construite, poziționate de-a lungul coridoarelor TEN-T.

Concluzii

Transportul la nivel european este o problemă intens dezbătută atât din punctul de vedere al statelor europene, cât și în cadru multinațional. Aceasta, întrucât infrastructura necesită modernizare, noi investiții pentru adaptarea la nevoile actuale de transport, care sunt mult mai mari față de acum 20 de ani, pentru standardizarea rețelelor de transport în toate statele membre ale UE și pentru eliminarea blocajelor sau a lipsurilor care ar putea împiedica deplasarea în anumite regiuni europene.

Atunci când vine vorba de transportul militar, situația este mult mai complicată, întrucât, suplimentar față de nevoile civile, deplasarea tehnicii, echipamentelor și personalului militar implică măsuri deosebite de securitate, adaptarea infrastructurii la specificațiile vehiculelor de luptă, asigurarea capacității infrastructurii de a suporta tehnica agabaritică și rapiditatea transportului, astfel încât forțele să ajungă în punctul de debarcare în cel mai scurt timp.

La momentul actual, mare parte din rețeaua transeuropeană de transport poate face față cu ușurință transportului militar, aproape în orice regiune a Europei. Cele cinci scenarii avute în vedere de către analiștii militari din cadrul CEPA pot fi puse în practică, la nevoie, utilizând coridoarele TEN-T deja existente. Însă există

unele limitări, cauzate de lipsa fondurilor pentru dezvoltarea infrastructurii, de prezența unor rețele de transport învechite și nesigure, ori de incompatibilitatea rețelei existente în statele estice cu restul rețelei europene. Dacă aceste probleme vor fi soluționate cât mai curând, atunci aplicabilitatea scenariilor poate fi luată în considerare de liderii militari europeni pentru dislocarea forțelor în vederea asigurării securității spațiului european.

Având în vedere informațiile menționate până la acest moment, considerăm că articolul răspunde temei propuse și prezintă principalele aspecte comune ale rețelei TEN-T și cu cele ale rețelei militare de transport, dar și elemente care pot fi îmbunătățite, pentru ca transportul militar să se poată integra în totalitate în rețeaua de transport deja existentă la nivel european, astfel încât să fie depășite orice sincope în corelația dintre cele două rețele.

Referințe

- Aboutaous, Ikram, Gabriele Ghio și Isabella Stuerzer.** 2021. "Interoperability and military mobility-An assessment of the functionality of Europe's logistical infrastructure." <https://finabel.org/wp-content/uploads/2021/07/Interoperability-and-Military-Mobility.pdf>
- Bellomo, Octavio.** 2023. "Bringing back military mobility." <https://finabel.org/wp-content/uploads/2023/03/Bringing-Back-Military-Mobility.pdf>
- Brauss, Heinrich, Ben Hodges și Julian Lindley-French.** 2021. "The CEPA military mobility project." <https://cepa.org/comprehensive-reports/the-cepa-military-mobility-project/>.
- CEPA Task Group.** 2021. *The CEPA military mobility project: moving mountains for Europe's defence*. Washington: General Dynamics.
- Champion, Joseph.** 2016. "Trans-European Transport Network (TEN-T)-a quick guide." [https://senedd.wales/Research%20Documents/RS16-025-Trans-European%20Transport%20Network%20\(TEN-T\)%20%E2%80%93%20a%20quick%20guide/16-025-Web-English.pdf](https://senedd.wales/Research%20Documents/RS16-025-Trans-European%20Transport%20Network%20(TEN-T)%20%E2%80%93%20a%20quick%20guide/16-025-Web-English.pdf)
- Comisia Europeană.** 2005. *Trans-European Transport Network-TEN-T priority axes and projects 2005*. Bruxelles: European Commission, Energy and Transport DG.
- . 2021. *TEN-T Core Network Corridors Schematic map (Regulation (EU) 1153/2021)*. Bruxelles: European Commission.
- . 2024. "Mobility and transport." https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en.
- Consiliul Uniunii Europene.** 2024. "Trans-European transport network (TEN-T): Council gives final green light to new regulation ensuring better and sustainable connectivity in Europe". <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/06/13/trans-european-transport-network-ten-t-council-gives-final-green-light-to-new-regulation-ensuring-better-and-sustainable-connectivity-in-europe/>
- Debyser, Ariane și Kristi Polluveer.** 2023. *Rețelele transeuropene – orientări*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/ro>.

Luica, Pamela. 2018. "For a complete TEN-T, an increased EU budget is needed." *Policies&Strategies* 30-37.

Parlamentul European și Consiliul UE. 2013. "Regulamentului (EU) nr. 1315/ 2013". *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Wolters Kluwer. 2024. "Regulamentul 751/11-dec-2023 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2023 al Parlamentului European și al Consiliului". *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. <https://sintact.ro/legislatie/jurnalul-oficial-ue/regulamentul-751-11-dec-2023-de-modificare-a-regulamentului-ue-nr-1315-79175868>.