

Доцент

Универзитет одбране

Војна академија

E-mail: slobodan.radojevic@va.mod.gov.rs

UDK: 327:911.3(26)

COBISS.SR-ID: 67010825

DOI: 10.18485/fb_givs_sbmd.2022.ch6

Број страница: 104-112

ГЕОПОЛИТИЧКИ И ГЕОЕКОНОМСКИ ЗНАЧАЈ ПОМОРСКИХ „УСКИХ ГРЛА” И ЕФЕКТИ ЊИХОВЕ БЛОКАДЕ

Доц. др Слободан Радојевић

Апстракт:

Поморски транспорт и поморски путеви су суштински важни у XXI столећу с обзиром на то да су у процесу глобализације економије постале све повезаније. Заправо, поморски путеви представљају стуб глобалне економије и трговине. Поједини мореузи и канали на поморским путевима представљају геополитички и геоекономски веома осетљиве тачке и често се називају „географске Ахилове пете глобалне економије”. Током марта ове године брод „Евер Гивен” (*Ever Given*) је услед поморског инцидента шест дана блокирао једно од поморских „уских грла”, Суецки канал, што је изазвало застој у поморском транспорту и велике економске губитке. Ова блокада Суецког канала треба да буде подсетник на то колико су рањиве најпрометније поморске трговачке руте на њиховим „уским грлима” и на то како би се та рањивост могла одразити на глобалну економију и безбедност у будућности.

Кључне речи:

геополитика, геоекономија, безбедност, поморска „уска грла”, блокада Суецког канала

Увод

Још су стари Грци говорили да када ставиш један прст у море, повезан си са читавим светом. Волтер Роли (*Walter Raleigh*, око 1554–1618), истраживач, гусар и један од првих теоретичара енглеске ратне морнарице записао је: „ко влада морем – влада и трговином; ко влада светском трговином – влада богатствима света, а тиме и самим светом“, (*Raleigh [1829] 1965: 325; Васиљевић и Висковић 1968: 54–55*).

Океани и мора су све фреквентнији „поморски аутопутеви“. Заправо, како наводе Тешић (1968: 108–109) и Радојевић (2017а: 51), поморски океани и мора су најпогоднија саобраћајница јер се око четири петине светске робне размене обавља поморским путевима, који су најкраће, најекономичније и најсигурније везе између континента и држава, те стога временом постају све бројнији и фреквентнији. Поморско окружење има велики економски значај, јер 30 одсто светске економије зависи од трговине, а више од 90 одсто светске трговине обавља се поморским путевима. На тај начин поморски транспорт постаје „крвоток“ или „кичма“ глобалне економије (UNCTAD 2020, ISC 2020). Наиме, више од 90 одсто сировина, компоненти, готових производа и енергената превози се између добављача и потрошача поморским путевима (USN 2015, 2). Такође, поморско окружење је кључно за инфраструктуру и транспорт нафте и природног гаса. Заправо, морем се превози више од половине светске нафте (NATO 2021).

Поморско окружење је суштински важно у XXI столећу, с обзиром на то да су у процесу глобализације економије постале све повезаније. У протекле четири деценије глобална поморска трговина се учетворостручила, а очекује се да се поново удвостручи у наредних петнаест година на кобилицама више од стотину хиљада трговачких бродова. Осим тога, Норденман (2015: 2) увиђа да је море кључни извор хране широм света и постало је све важније за експлоатацију енергетских ресурса кроз употребу офшор платформи. Развојем морских технологија откривене су огромне резерве нафте и гаса испод мора и океана. Поред тога, Мун (2016: 2) наводи да се 95% интернет саобраћаја и комуникација одвија путем више од 200 подморских каблова. Данас је у широку употребу ушла формула „70–80–90“ из актуелне војнопоморске стратегије САД: мора и океани заузимају 70% површине Земље, недалеко од морске обале живи 80% становништва, а поморска трговина представља 90% целокупне трговине (USN 2021; Тебин 2014).

Поморска моћ држава и поморски путеви

Као што смо већ напоменули, море има велики геополитички и геостратегијски значај. У анализи доктрина поморске моћи Теодор Роп (1952: 480) наводи да је и сам оснивач геополитике Фридрих Рацел (*Friedrich Ratzel, 1844–1904*) у мору видео први извор националне величине. Заправо, први теоретичари геополитике су истицали да је за владање морима потребна одговарајућа поморска моћ. Теорију поморске моћи утемељио је амерички адмирал, професор и геополитичар Алфред Тајер Мехен (*Alfred Thayer Mahan, 1840–1914*) и изложио је у својим делима која представљају такозвану *Трилогију поморске моћи* (*The Influence of Sea Power upon History 1660-1783; The Influence of Sea Power upon French Revolution and Empire; Sea Power and its Relations to the War 1812*). Превласт на мору и контрола поморских путева средишња су питања његове геополитичке концепције, која је постала основ геополитике и геостратегије САД.

Да је за поморску моћ важна „контрола над мореузима, земљоузима, каналима и острвима близу којих се одвија поморски саобраћај“ наводи Жељко Будимир (2020: 2). Поморска моћ држава је стога данас још значајнија, јер омогућава глобално присуство. На основу таквих анализа Радојевић (2017б: 64) констатује да су светска трговина и читава тржишна економија скоро у потпуности зависне од поморских путева, док Туоми Осмо (2000: 31) у књизи *Нова геополитика* доноси анализу да обим терета који се превози поморским путем надмашује за више од 200 пута обим терета који се превози ваздушним путем. Такође, за превозење тоне терета ваздушним путем потребно је 47 пута више енергије него за превозење истог терета морем. Збигњев Бжежински у стратешке заједничке глобалне интересе превасходно убраја море (2013: 114). Он тврди да је „мирољубиви поморски систем од суштинског значаја за успех глобализоване економије, јер све нације имају интерес да се ваздухом и морима управља на одговоран начин, због њиховог утицаја на међународну трговину“ (2013: 115–116). Напросто, сумирајући све предности које пружају мора и океани сасвим је јасно зашто то Бжежински тврди.

„Уска грла“ поморских путева

Од давнина су људи покушавали да пронађу или направе географски најкраћи пут за уштеду времена и енергије. На тај начин настала су главна географска поморска „уска грла“, значајна и из геополитичке и геостратегијске перспективе. Широм света постоји око 200 теснаца или канала, али само неколико представља поморска „уска грла“. Наиме, поморска „уска грла“ су мореуз или

канал стратегијског значаја, који би могао бити затворен или блокиран како би се ограничио проток енергије или линија снабдевања. Отуда контрола таквих географских поморских „уских грла“ и канала може осигурати политичко-економске олакшице за државе чији главни ток енергије или линија снабдевања искључиво зависе од сигурног и безбедног пролаза кроз ове тачке. Најкритичнија поморска уска грла на свету су Суецки и Панамски канал, Гибралтарски, Малајски, Хормушки и теснац Баб ел Мандеб, Босфор и Дарданели, као и пролаз код Рта добре наде. Према анализи коју су урадили Мехади, Саиеф и Кази (2019: 112), међународни поморски саобраћај је „присиљен“ да пролази кроз ове специфичне рањиве локације, поморска „уска грла“, која се често називају и „географске Ахилове пете глобалне економије“. Владимир Ајзенхамер такође потврђује да Суецки и Панамски канал, баш као и Хормушки и Малајски мореуз, нису ништа мање значајни него што су то били у прошлости. Штавише, Ајзенхамер (2020: 9) истиче да нас „безбедносни изазови попут модерног пиратства, регионалних конфликта и ривалитета великих сила изнова подсећају у којој је мери човек упућен на морска пространства“.

Тешко је и замислити штету глобалној економији и трговини ако би нека од најкритичнијих поморских тачака на свету била блокирана од непријатељских снага или терористичких група.

Суецки канал

Изградња Суецког канала почела је 1859. у Порт Саиду, а завршена 1869. године. Када је канал прокопан, Египат је био под суверенитетом Турске. Пошто је Француска била главни кредитор, она је имала највећи број акција у Друштву Суецког канала. Када је после пораза у рату са Немачком 1871. године Француска доспела у кризу, Велика Британија постаје главни поседник. Већ 1882. британске трупе запоседају канал, а ускоро и Египат. Контролом овог важног поморског пута Британија је, како увиђа Миленко Тешкић, „остварила свој циљ обезбеђења империјалног пута од метрополе до Сингапура“ (1968: 172-173). На тај начин Средоземље постаје спона и најважнији трговински пут за развијене државе. Од тада Средоземно море постаје најкраћа и најфреквентнија поморска спона између Северног Атлантика и Индијског океана, са релативно највећом концентрацијом трговачких и ратних бродова на свету. Право проласка кроз Суецки канал за све врсте бродова (укључујући и ратне) било које државе гарантовано је Цариградском конвенцијом из 1888. године, која забрањује блокаде, тј.

утврђивања на овом пловном путу. У Првом светском рату Турска је повредила неутралност канала када је покушала његово освајање преко Палестине.

Британија је остваривала контролу канала током и после Другог светског рата. Већ 1956, када је египатски председник Насер национализовао компанију Суецког канала, што је било неприхватљиво за Велику Британију, избила је Суецка криза. Претходно су се 1954. године Египат и Уједињено Краљевство сагласили да Британци напусте Суец у року од 20 месеци. Уследила је тројна агресија Британије, Француске и Израела на Египат. Криза је окончана после дипломатске интервенције СССР-а и САД, а државе које су напале Египат су се повукле. Радојевић (2017б) упућује да значај Средоземног мора и Суецког канала као поморске комуникације за транспорт нафте са Блиског истока у европске земље, најбоље илуструју периоди када је он због ратних дејстава у окружењу био привремено затворен, као у време Трећег и Четвртог арапско-израелског рата од 1967. до 1975. године.

Такође, блокада канала се може десити и поморским инцидентом, тј. насуканем или потонућем брода у каналу. Много је извештаја написано о броду „Евер Гивен“ (*Ever Given*), дугом 400 метара, који је шест дана блокирао Суецки канал у марту ове године. Преко 300 бродова чекало је на пролаз, а поједини су кренули око Рта добре наде. Овај поморски инцидент треба да буде подсетник на то колико су рањиве најпрометније поморске трговачке руте на њиховим „уским грлима“ и на то како би се та рањивост могла манифестовати у будућности. Према подацима *Suez Canal Authority* које у анализи приказују De Bodt, Eric и Dupire-Declerck (2021: 8, 25) овим поморским путем пролази приближно 12% светске трговине и 30% укупног глобалног контејнерског саобраћаја. У просеку дневно кроз Суецки канал прође 52 брода, што је годишње око 19.000 бродова. Сасвим је јасно да би дуготрајно затварање Суецког канала значајно угрозило испоруке у западноевропске земље.

Закључак

Инцидент брода „Евер Гивен“ показао је како блокирана уска грла утичу на глобалну економију и трговину. Овај случај нанео је опипљиве економске губитке предузећима широм света која су повезана глобалним ланцима снабдевања. Општепозната чињеница је да су поморска „уска грла“ рањива и да је њихово одржавање неопходно за глобалну економију и трговину. Неколико светских поморских чворова је под све већим притиском. Medunic (2021) исправно

закључује да се ово не односи само на Суецки канал, већ и на суседни теснац Баб ел Мандеб, као и на Малајски пролаз, Панамски канал и Хормушки теснац. Нарочито је у безбедносном смислу осетљив теснац Баб ел Мандеб, чије име на арапском језику значи „врата суза“, што је у данашњем контексту прикладан назив за морски пролаз у регији коју су погодили трагични догађаји, дуготрајне хуманитарне кризе и оружани сукоби у околним државама. У исто време Баб ел Мандеб је трећа највећа светска поморска нафтна тачка после Хормушког и Малајског теснаца. Према подацима које у анализи приказује Лот (2021: 1) проток нафте кроз Баб ел Мандеб са 5,1 милиона барела дневно у 2014. повећао се на 6,2 милиона барела дневно у 2018. години, што је отприлике десетина укупне нафте која се превози морем. Такође, Баб ел Мандеб има посебан стратегијски значај за Европу јер већина поморске трговине Европске уније са Азијом пролази кроз овај уски морски пролаз.

С друге стране Medunic (2021) упозорава да је Турска, како би заобишла Босфор, почела изградњу новог канала и јавно је најавила да ће се повући из Конвенције из Монреа. Конвенција о режиму црноморских мореуза, потписана још давне 1936. године у швајцарском градићу Монтреу, регулише пролаз кроз Босфор и Турској даје право контроле пловног пута, одржавајући деликатну равнотежу снага у Црном мору, која има импликације по безбедност приобалних земаља. Он наводи да када државе на овај начин занемаре међународне уговоре, ризикују нарушавање правила која су такође кључна за стабилност глобалне трговине. Међутим, у последње време растуће политичке тензије широм света поставиле су озбиљне изазове споразумима и конвенцијама које уређују пловидбу поморским пролазима и „уским грлима“.

Стога не чуди чињеница да се озбиљно разматра повећање коришћења алтернативног пловног пута између Европе и Азије, попут Северног морског пута. Поједини аутори (Годоров 2017: 149–150; Бородкин и Грихно 2021: 7–12) указују да у поређењу са традиционалним рутама кроз Суески и Панамски канал, он има важну предност јер је за око трећину краћи од ових рута, чиме се штеди време и трошкови горива. Као најважније истиче се спречавање загушености међународних канала и избегавање терористичких и пиратских претњи. С друге стране, Вуковић (2020: 23–24) указује на недостатке Северног морског пута, као што су потреба за специјалном конструкцијом бродова, развојем обалске инфраструктуре, скупом пратњом ледоломаца, те стога Суецки канал још увек остаје конкурентан.

Библиографија

- International Chamber of Shipping. 2020. *Shipping and World Trade: Predicted Increases in World Seaborne Trade, GDP and Population*. <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-predicted-increases-in-world-seaborne-trade-gdp-and-population/>
- NATO. 2021. *NATO's maritime activities* 17.05.2021. /15.09.2021/ http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_70759.htm.
- United Nations Conference on Trade and Development. 2020. *Review of Maritime Transport*. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
- United States Navy. 2015. *United States Navy, A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*. Washington, DC. <http://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf>
- United States Navy. 2021. *The United States Navy Mission Statement* /10.09.2021/ https://media.defense.gov/2021/Feb/10/2002580594/-1/-1/0/NAVY101_PRESENTATION_V13.PDF/NAVY101_PRESENTATION_V13.PDF
- Ajzenhamer, Vladimir. 2020. „Zašto je u 21. veku važno biti 'geopolitičan'?”. *Međunarodni problemi* 72(1): 7–12.
- Budimir, Željko. 2020. *Geoprostorni činilac u klasičnim geopolitičkim učenjima*. Doktorska disertacija. Fakultet političkih nauka Univerziteta u Beogradu.
- Bžežinski, Zbignjev. 2013. *Amerika – Kina i sudbina sveta: Strateška vizija*, Beograd: Albatros plus.
- de Bodt, Eric, Jean-Gabriel Cousin and Marion Dupire-Declerck. 2021. *The CSR Supply Chain Risk Management Hypothesis Evidence from the Suez Canal Ever Given Obstruction*. /15.06.2021/. Dostupno na SSRN. DOI: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3867169>
- Lott, Alexander. 2021. *Maritime Security Threats and the Passage Regime in the Bab el-Mandeb*. https://site.uit.no/nclos/files/2021/06/Alexander-Lott_210621_NCLOS-Blog.pdf
- Medunic, Filip. 2021. *A glimpse of the future: The Ever Given and the weaponisation of choke-points*. /23.04.2021/ <https://ecfr.eu/article/a-glimpse-of-the-future-the-ever-given-and-the-weaponisation-of-choke-points/>

- Miah, Md Mehadi Amin, SM Saief Uddin Ahmed, and Kazi Shaila Sultana. 2019. „Control over Maritime Chokepoints an Assurance of Secure Lifeline”. *Bangladesh Maritime Journal*. 3 (1): 109-128.
- Moon, Madeleine. 2016. *NATO and The Future Role Of Naval Power*, NATO Parliamentary Assembly. Defence and Security Committee. Report
- Nordenman, Magnus. 2015. *The Naval Alliance Preparing NATO for a Maritime Century*, Washington: Atlantic Council, Brent Scowcroft Center On International Security.
- Osmo, Tuomi. 2000. *Nova geopolitika*. Prevod. Beograd: Škola nacionalne odbrane.
- Radojević, Slobodan. 2017a. „NATO u Sredozemlju na početku 21. veka: pomorske snage u usponu?”. *Međunarodni problemi*. 69(1): 50-77. DOI: <https://doi.org/10.2298/MEDJP1701050R>
- Radojević, Slobodan. 2017b. *Uloga pomorskih i vazduhoplovnih snaga NATO u Sredozemlju posle Hladnog rata*. Doktorska disertacija. Fakultet političkih nauka Univerziteta u Beogradu.
- Raleigh, Walter. 1829, reprinted 1965. „A Discourse of the Invention of Ships, Anchors, Compass, &c.” *The Works of Sir Walter Raleigh, Kt.* vol. 8.
- Rop, Teodor. 1952. „Kontinentalne doktrine o pomorskoj moći”. U: *Tvorci moderne strategije*, priredio Edvard Mid Erl. Beograd: Vojna biblioteka, Vojno delo.
- Vasiljević, Jovan i Berislav Visković. 1968. *Vojnopomorska istorija*, Beograd: DSNO.
- Vuković, Nebojša. 2020. „Da li nam je potrebna promena ključnih geopolitičkih paradigmi?”. *Međunarodni problemi*. 72(1): 15-36. DOI: <https://doi.org/10.2298/MEDJP2001015V>
- Бородкин, В. С. и М. А. Гришно. 2021. „Экономическое преимущество использования СМП как главного Трансарктического маршрута сбыта СПГ в страны АТР И ЕС”. *Экономические Науки / Economics. Международный научно-исследовательский журнал*. 108 (6-5): 7-12. DOI: <https://doi.org/10.23670/IRJ.2021.108.6.137>
- Тебин, Прохор. 2014. *Морская мощь на фоне политической бури, Как меняется стратегическая обстановка в Мировом океане, Фонд исследований мировой политики*, 27.04.2014 /01.08.2021/ <http://globalaffairs.ru/>.
- Тодоров, Андрей Андреевич. 2017. „Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты”. *Проблемы национальной стратегии* (42) 3: 149-171.

GEOPOLITICAL AND GEOECONOMIC SIGNIFICANCE OF MARITIME CHOKE POINTS AND THE EFFECTS OF THEIR BLOCKADE

Slobodan Radojević

Abstract:

Maritime transport and sea routes are essential in the 21st century, given that in the process of globalization, economies have become increasingly interconnected. In fact, sea lanes are a pillar of the global economy and trade. Some straits and channels on sea routes are geopolitically and geoeconomically very sensitive points and are often called „geographical Achilles heels of the global economy“. During March this year, the ship Ever Given blocked one of the maritime choke points, the Suez Canal, due to a maritime incident for six days, which caused a delay in maritime transport and great economic losses. This blockade of the Suez Canal should be a reminder of how vulnerable the busiest maritime trade routes are at their choke points and how this vulnerability could manifest itself in the global economy and security in the future.

Key Words:

geopolitics, geoeconomics, security, maritime choke points, Suez Canal blockade