

Sueski kanal - povijest i geopolitički značaj

Zurić, Paula

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Libertas International University / Libertas međunarodno sveučilište**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:223:574705>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-23**



Repository / Repozitorij:

[Digital repository of the Libertas International University](#)



**LIBERTAS MEĐUNARODNO SVEUČILIŠTE
ZAGREB**

PAULA ZURIĆ

DIPLOMSKI RAD

**SUESKI KANAL – POVIJEST I GEOPOLITIČKI
ZNAČAJ**

Zagreb, svibanj 2022.

**LIBERTAS MEĐUNARODNO SVEUČILIŠTE
ZAGREB**

**DIPLOMSKI SVEUČILIŠNI STUDIJ MEĐUNARODNI ODNOSI I
DIPLOMACIJA**

SUESKI KANAL – POVIJEST I GEOPOLITIČKI ZNAČAJ

SUEZ CANAL – HISTORY AND GEOPOLITICAL SIGNIFICANCE

KANDIDAT: Paula Zurić
MENTOR: prof. dr. sc. Ivan Grdešić

Zagreb, svibanj 2022.

LIBERTAS MEĐUNARODNO SVEUČILIŠTE

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, _____ svojim potpisom jamčim da je ovaj specijalistički diplomski rad odnosno diplomski rad rezultat isključivo mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju popis korištene literature.

Izjavljujem da niti jedan dio specijalističkog diplomskog rada odnosno diplomskog rada nije prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

U Zagrebu, _____

Student:

SADRŽAJ

1. Uvod.....	2
2. Sueski kanal – od traženja morskog puta za Indiju do prvih ideja o izgradnji	4
2.1. Sueski zaljev i Sueski kanal – geografski pojmovi i opće informacije	4
2.2. Kako je sve počelo.....	5
2.3. Pokušaji stvaranja veze između Europe i Azije.....	7
2.4. Novi problemi oko transporta.....	8
2.5. „Društva za prokopavanje kanala“	9
3. Ferdinand Lesseps – tvorac i graditelj Sueskoga kanala.....	11
3.1. Začeci pothvata izgradnje Sueskoga kanala – ideja postaje stvarnost.....	11
3.2. Predradnje pred izgradnju Sueskoga kanala i prvi problemi.....	13
3.3. Početak radova.....	16
3.4. Radovi na Sueskom kanalu u 1862. i 1863. godini	17
3.5. Otvaranje Sueskoga kanala 17. studenog 1869.	20
4. Borbe za Sueski kanal	23
4.1. Zbivanja u Port Saidu i Sueskom kanalu tijekom Prvoga svjetskog rata	24
4.2. Sueska kriza	25
4.3. Događaji nakon sueske krize	27
4.4. Ponovno otvaranje prometovanja Sueskim kanalom 1975. godine.....	29
5. Geopolitički značaj Sueskoga kanala.....	32
5.1. Pojam geopolitika	32
5.2. Geopolitička važnost Sueskoga kanala.....	33
5.3. Proširenje Sueskoga kanala	35
5.4. Nasukavanje broda Ever Given i posljedice zatvaranja Sueskoga kanala.....	40
5.5. Utjecaj nasukavanja Ever Givena na globalnu trgovinu	42
6. Pravne posljedice nasukavanja u Sueskom kanalu	45
6.1. Općenita primjena pravnih odredbi u pomorskom prometu.....	48
6.2. O kompaniji Suez Maritime Canal	50
7. Utjecaj pandemije COVID-19	51
8. Što je sve Sueski kanal.....	54
9. Zaključak.....	57
Popis literature.....	59
Popis slika	62
Životopis.....	63

SAŽETAK

Sueski kanal je umjetni kanal na najužem dijelu kopnene (Sueske) prevlake između azijskog i afričkoga kontinenta. Nalazi se na teritoriju Egipta, između luke Port Saida na jugoistočnoj obali Sredozemnoga mora i luke Sueza u istoimenome zaljevu Crvenoga mora. Znatnim dijelom prolazi kroz jezero Timsah te Veliko i Malo gorko jezero te je najkraći vodeni put između Europe i Azije. Gospodarska važnost Sueskoga kanala ogleda se u činjenici da kroz ovaj kanal prolazi ručno oko 20 000 XNUMX brodova. To je potpuno plovni kanal koji se koristi u Egiptu. Zahvaljujući tome, cijela je regija postala prosperitetna ponajviše zahvaljujući komercijalnim razmjenama. Omogućuje pomorsku trgovinu između Europe i Azije i ima izvrstan strateški položaj. Cilj ovoga rada je prikazati izgradnju i ulogu Sueskoga kanala kroz povijest te njegov geopolitički značaj, kao i potaknuti daljnja istraživanja o tomeuz ito.

Ključne riječi: Sueski kanal, povijest, geopolitički značaj

SUMMARY

The Suez Canal is an artificial canal in the narrowest part of the land (Suez) between the Asian and African continents. It is located in the territory of Egypt, between the port of Port Said on the southeast coast of the Mediterranean Sea and the port of Suez in the bay of the same name in the Red Sea. It largely passes through Lake Timsah and Lake Gorko. Suez Canal is the shortest waterway between Europe and Asia. The economic importance of the Suez Canal mainly lies in the fact that about 20,000 XNUMX ships pass through this canal by hand and it is a fully navigable canal used in Egypt. Thanks to this, the whole region has become something prosperous for the commercial exchanges. It facilitates maritime trade between Europe and South Asia and has a rather strategic location. The contribution of this paper is to present history of the Suez Canal and its geopolitical significance as well as encourage further research about it.

Keywords: Suez Canal, history, geopolitical significance

1. UVOD

Jedan od razloga za odabir ove teme za diplomski rad je značaj Sueskoga kanal za cijeli svijet. Sueski kanal jedno je od najvećih tehničkih postignuća ljudskog uma stoga je važno utvrditi njegov geopolitički značaj u prošlosti i danas.

U radu se obrađuje povijesni razvoj kanala, za što se sve koristio te njegovo gospodarsko i geopolitičko značenje u svijetu danas.

Za istraživanje su analizirani sekundarni izvori podataka iz znanstvene i stručne literature, knjiga, časopisa, baza podataka te internetske izvore. U izradi diplomskog rada kombinirane se sljedeće znanstvene metode: metoda analize, induktivna metoda, deduktivna metoda, metoda sinteze te metoda deskripcije. Struktura rada kronološki prati povijest Sueskoga kanala: otvaranje, krize koje su ga zahvatile, borbe za očuvanje, geopolitički značaj i proširenje.

Rad je strukturiran u poglavlja i potpoglavlja. Poglavlje nakon uvoda nosi naslov *Sueski kanal – od traženja morskog puta za Indiju do prvih ideja o izgradnji* opisuje početke razmišljanja o izgradnji Sueskoga kanala. Poglavlje *Ferdinand Lesseps – tvorac i graditelj Sueskoga kanala* opisuje čovjeka koji sastavlja opširni plan o izgradnji Sueskoga kanala, začetke pothvata izgradnje kanala, početak radova i otvaranje Sueskoga kanala 1869. godine. U poglavlju *Borbe za Sueski kanal* opisani su krizni događaji oko Sueskoga kanala te načini na koje su se uspjeli prevladati. Poglavlje *Geopolitički značaj Sueskoga kanala* objašnjava pojam geopolitike i geopolitičku važnost Sueskoga kanala u prošlost i u današnje vrijeme. Govori se o nasukavanju broda Ever Given i posljedice koje su uzrokovane nasukavanjem. Poglavlje *Pravne posljedice nasukavanja u Sueskom kanalu* bavi se pitanjima odgovornosti za navedeni događaj i primjenama pravnih odredbi u pomorskom prometu. U poglavlju *Utjecaj pandemije COVID-19* obrađuje se utjecaj pandemije na trgovinu i sustav razmjene dobara u pomorskom prometu. Poglavlje naslova *Što je sve Sueski kanal* daje presjek istraživanja o Sueskom kanalu i dodaje radu autorsku znanstvenu komponentu. *Zaključak* donosi osvrt na cjelokupni rad. Pregledom literature utvrđeno je kako se o Sueskom kanalu mnogo pisalo pedesetih i šezdesetih, sedamdesetih i devedesetih godina, dok se u novije vrijeme nalazi sve manje literature koja se njime bavi. Jedno od mogućih odgovora na ovu tvrdnju je da je mnogo toga o Sueskom kanalu već istražilo te da prijevoz i plovidba njime teče prema modernim standardima i u kontinuitetu.

Ovaj diplomski rad o Sueskom kanalu i njegovoj važnosti mogao bi služiti kao izvrsna polazišna točka i podloga za daljnja istraživanja u polju međunarodnih odnosa i diplomacije u

pomorskom prometu s obzirom na to da je ustanovljeno kako ih u današnje vrijeme, nažalost, nedostaje.

2. SUESKI KANAL – OD TRAŽENJA MORSKOG PUTA ZA INDIJU DO PRVIH IDEJA O IZGRADNJI

2.1. Sueski zaljev i Sueski kanal – geografski pojmovi i opće informacije

Kako bi se moglo pristupiti kronologiji nastanka i izgradnje Sueskoga kanala daju se opće informacije o Sueskom zaljevu i Sueskom kanalu danas.

Sueski zaljev obuhvaća krajnji sjeverozapadni dio Crvenog mora između Sinajskog poluotoka i Arapske pustinje. Na jugu je ograničen crtom koja se pruža od rta Muhamed na Sinajskom poluotoku preko južnog rta Shadean do afričke obale. Dug je 325 kilometara, širok 15 do 46 kilometara i dubok 80 metara. Obilje koraljnih grebena mjestimično smeta plovidbi. Temperatura površinskog sloja voda u veljači iznosi 18 °C, a u srpnju 26,5 °C, dok je slanost veća od 41,5 %. Morske mijene su poludnevne, a plima nastaje istodobno na cijelom području sjeverno od rta Gharib. Za vrijeme jakoga južnog vjetera, koji tjera vodu prema sjeveru, uzdigne se razina zaljeva za 2,4 do 2,7 metara. Plimne struje teku prema sjeveru, a struje oseke prema jugu. Sueski zaljev spaja se sa Sredozemnim morem Sueskim kanalom. Na ulazu u kanal nalazi se luka Suez prema kojoj je zaljev dobio ime. Kao dio najkraćega pomorskog puta između Europe i Azije, Sueski zaljev ima veliko prometno značenje. U primorju i podmorju zaljeva (osobito južnog dijela) nalaze se ležišta nafte, a u istočnom priobalnom kopnenom pojasu otkrivena su ležišta ruda mangana i željeza.

Suez (arap. *El Suweis*) je egipatski grad i luka na južnom kraju Sueskoga kanala, a leži u najsjevernijem dijelu Sueskog zaljeva, oko 130 km istočno od Kaira. Pomorsko, trgovačko i strategijsko značenje grada određeno je otvaranjem Sueskoga kanala. Sredinom 19. stoljeća Suez je malo ribarsko naselje s tek 1500 stanovnika. U vrijeme arapsko-izraelskih ratova grad je dosta nastradao, a zatvaranjem Sueskoga kanala 1967. godine i ekonomski nazadovao. Ponovnim otvaranjem kanala 1975. i rekonstrukcijom luke Suez je vratio raniju funkciju jednog od vodećih lučkih središta. U industrijskoj proizvodnji prevladava rafinerijska i petrokemijska industrija. Lučki prostor obuhvaća Port Ibrahim – naftnu luku i Port Taufiq (Pomorski leksikon, 1990:594).

Prema Hrvatskoj enciklopediji Leksikografskog zavoda Miroslava Krležje (2021), Sueski kanal (arapski *Qanāt as-Suways* [qana:'t as:uwa'js]), umjetni je kanal na najužem dijelu kopnene (Sueske) prevlake između azijskoga i afričkoga kontinenta. Nalazi se na teritoriju Egipta, između luke Port Saida na jugoistočnoj obali Sredozemnoga mora i luke Sueza u istoimenome zaljevu Crvenoga mora. Znatnim dijelom prolazi kroz jezero Timsah te Veliko i Malo gorko jezero. Najkraći je vodeni put između Europe i Azije. Gradnjom kanala upravljao

je Francuz Ferdinand Marie de Lesseps, a gradnja je trajala deset godina (1859. – 1869.). Sueski kanal dug je 164 kilometra, s pripadajućim dodatnim kanalima 193,3 kilometra. Na površini mu je najveća širina 313 metara, a pri dnu 121 metar, dok mu je najveća dubina 24 metra. Zbog sve većega gaza brodova i zatrpavanja, Sueski kanal jaružanjem se neprekidno proširuje i produbljuje. Tijekom 2014. – 2015. usporedno s dionicom postojećega kanala izgrađen je novi kanal (dug 35 kilometara, dubok 24 metra), koji olakšava dvosmjernu plovidbu (dodatno je produbljeno i prošireno 37 kilometara postojećega plovnog puta). Kanal je plovni za brodove s korisnom nosivošću do 240 000 tona. U Pomorskom leksikonu (1991) dalje se navodi kako se područje Sueskoga kanala sastoji uglavnom od pustinjskog pijeska i mulja (koji je tu nanio najistočniji Peluzijski rukavac Nila) i slanih pustinjskih jezera (Timsah, Veliko i Malo gorko jezero).

2.2. Kako je sve počelo

Da bi postigao ono što danas jest, Sueski kanal morao je proći mnoga istraživanja, nedoumice, obustave radova i ponovna prokopavanja. Sueski kanal kao jedan od najvažnijih svjetskih plovidbenih putova ima veliku povijest. Sueski kanal prokopan je na mjestu gdje se Sredozemno more najviše približava Crvenom moru, odnosno na najužem dijelu kopnene prelake između Europe i Azije. Potreba za probijanjem Sueskoga kanala javlja se još u starom vijeku, a još više poslije velikih geografskih otkrića, kad je južna Azija postala sfera interesa europskih velesila (Pomorski leksikon, 1990:591). Osim toga prednosti izgradnje takva kanala da se izbjegne dugotrajno, opasno i naporno putovanje oko Rta dobre nade bile su očite zbog ekonomskih razloga. Koliko se točno stoljeća prije izgradnje današnjeg Sueskoga kanala razmišljalo o povezivanju Crvenog i Sredozemnog mora teško je pretpostaviti, a prema Rogers&Rogers i Seymour (1980) tijekom devetnaeste dinastije Setija I. i njegova sina velikog Ramzesa II. napravljen je prvi kanal od peluzijskog pritoka Nila do zaljeva na Suez. Taj kanal nije dovršen za vrijeme vladavine devetnaeste dinastije, već njegovu izgradnju nastavlja Neho II., sin faraona Psametika 630. pr. Kr., u dvadeset šestoj dinastiji, a kompletno se završava tek u dvadeset sedmoj kada Darije I. naporno radi oko dovršavanja prethodno započete gradnje. Na tom mjestu sjeverno od grada Sueza pronađeni su klinasti natpisi, hijeroglifi, značajno kamenje i dijelovi kipova koji ukazuju na rad oko kanala u tom vremenu. Gradnja je ipak brzo završila jer Darije I. prima obavijest kako je razina Egipta niža od razine Crvenog mora, te nastave li s prokopavanjima, cijeli Egipat bi mogao nestati. U trideset trećoj dinastiji oko 285. pr. Kr. Ptolomej ponovno uspostavlja kanal koji ujedinjuje mora te ga naziva rijekom Ptolomej. Međutim, prije vladavine Kleopatre kanal

je ponovno zatrpan, no postoje neki povijesni dokazi koji govore da je Kleopatra nađena kako prevodi svoju flotu preko kanala koji je povezivao dva mora. Ne može se dakle sa sigurnošću tvrditi kad je kanal ponovno zakopan, ali je poznato kako se za vrijeme rimske okupacije cara Trajana i Hadrijana ponovno promišljalo o njegovu otkopavanju, pa se vjeruje kako je isto tad i učinjeno. Prvu bilješku o kanalu 630. pr. Kr. ostavio je Herodot – otac povijesti koji je temeljito provjeravao vjerodostojnost svih podataka koje zapisuje. Herodot je naime putovao po Egiptu uoči početka nove ere te zapisao informacije o mnogim brodovima koji plove po Kanalu natovareni skupocjenom robom iz dalekih zemalja. Zatrpan ili ne, nove vijesti o kanalu dolaze sredinom 7. st. naše ere kad vladar Omer za vrijeme svojega kalifata uspostavlja Kanal zapovjednika vjernika putem kojeg se slala hrana za najpotrebitije stanovništvo u državi. Arapski povjesničari ne slažu se s Herodotom i tvrde da je kanal prokopan mnogo prije Neha II. Međutim i Herodot i arapski povjesničari navode kako je prokopani kanal služio sve do ustanka Muhameda ben-abu-Taleba protiv tadašnjega kalife, te je kalifa naredio svojem predstavniku u Egiptu da zatrpa ušće kanala na obali Colsuma na Crvenom moru kako se njime ne bi mogli poslužiti pobunjenici 1435. Kanal je bio dug 150 kilometara, širina mu je bila 30 metara, a dubina je jedva prelazila dva do tri metra. Širina i dubina bile su takve jer su se izbjegavale sve prepreke koju se nalazile na terenu, a dubina se nije mogla iskopati jer u to vrijeme nisu postojali bageri, već su robovi golim rukama razgrtali pijesak te proveli jedan dio vode iz Nila do Crvenog mora. Nakon zatrpavanja Nehova kanala ili Kanala Faraona koji je povezivao Nil i Crveno more počelo se razmišljati o izgradnji prolaza do Indije (Milanković, 1952:9-11). Tadašnje je stanovništvo vjerojatno postavljalo pitanja o tome zašto je potrebno da se na indijska tržišta ide uvijek na istok, kad bi se do nje moglo doći morem preko zapada. U to vrijeme zatrpani kanal Faraona bio je jedini put kojim se Europa vodenim putem mogla povezati s Azijom (Milanković i Obradović, 1952). Izgradnji Sueskoga kanala prethodio je Napoleonov put u Egipat. Naime, Napoleon je dobio nalog od Konventa da poduzme istraživačku misiju koja bi ispitala mogućnosti za velike javne radove u Egiptu. Predviđalo se kako će se ponovno pokrenuti izgradnja Nehova kanala te je za to bio izrađen nacrt. Nakon pobjede u bitki kod piramida Napoleon odlazi vidjeti zatrpano ušće Nehova kanala te na Suez stiže 1798. godine. Istražujući dijelove kanala Napoleon je upao u živi pijesak na obalama Sueskoga kanala. Taj je događaj smatrao veoma značajnim i sve više je razmišljao o Sueskom zaljevu. Naposljetku Napoleon zaključuje kako nema smisla ponovno oživljavati Nehov kanal, već izdaje nalog za ispitivanjem terena sjeverno od Gorkih jezera. Nakon godine dana izvještaj je bio spreman, no došlo je do velike pogreške. Leper, inženjer misije kojeg je postavio Napoleon proveo je mjerenja na jednoj i

drugoj obali i zaključio kako između Crvenog mora i površine Sredozemnog mora postoji razlika te da je direktna kanalska veza između ta dva mora nemoguća. Naime, velika količina mora koja bi se izlivala iz Crvenog mora onemogućila bi uporabu kanala. Nakon mjerenja Leper predlaže prokopavanje i izgradnju dvaju kanala. Jedan bi bio uži za veće barke, a drugi širi za veće brodove.

Prijedlog 1.

Izgraditi kanal za prijevoz robe iz Egipta koji bi polazio iz Aleksandrije i završavao na Suez.

Prijedlog 2.

Za tranzit brodova iz jednog mora u drugo izgraditi veći kanal čiji bi se jedan dio odvajao od Nila i izlazio na Sredozemno more, a drugi išao do Sueza.

Izgradnja većega kanala stajala bi do 30 milijuna franaka, a brodovi bi ulazili u Nil kod Bubaste gdje bi postojala i veza s Kairom. Prema navedenom, i drugi kanal iako bi primao veće brodove ostao bi egipatski kanal i ne bi povezivao Sredozemno more s Crvenim već Kairo sa Suezom i Nilom. Da inženjer misije nije napravio pogrešku, Sueski kanal prokopao bi se šezdeset godina ranije, a Napoleon bi dobio zasluge za još jedan veliki uspjeh u povijesti. Greška koju je učinio Leper ipak može biti donekle opravdana. Mjerenje kanala odvijalo se u teškim uvjetima i trajalo gotovo cijelu godinu (325 dana). Uvjeti su bili neljudski, a zbog ratnih sukoba nedostajalo je hrane i pića za osnovne životne potrebe. Leperove strahove o izlivanju Crvenog mora u Sredozemlje potvrdio je i Jules Verne koji je opisao strahote koje bi se brodovima mogle dogoditi pri izlivanju Crvenog mora. No Francuzi ipak mogu biti ponosni jer umjesto Napoleona izgradnju Sueskoga kanala pokrenuo je drugi Francuz Ferdinand Lespes.

2.3. Pokušaji stvaranja veze između Europe i Azije

Marelja (2013) opisuje događanja na Bečkom kongresu koja su važna za izgradnju Sueskoga kanala. Bečki kongres održao se 1814. i 1815. godine s ciljem uvođenja novih granica na političkoj karti Europe nakon što je Napoleon poražen te prognan na otok Elbu. Međunarodni odnosi i granice bila su glavna tema Bečkoga kongresa, a za izgradnju Sueskoga kanala bile su važne odluke Bečkoga kongresa o trgovini. Ustanovljeno je da nakon uspostave novih granica posebnu pozornost treba obratiti na unaprjeđenje trgovine i podizanje industrije. Kako

bi se zamišljeno i ostvarilo bilo je potrebno stvoriti tranzitnu vezu između Europe i Azije preko Sueskoga kanala. Od europskih država za izgradnju kanala Engleska je pokazala najveće zanimanje. Željela je brže veze sa svojim kolonijama. Guverner Bombaja 1823. predlaže otvaranje parobrodske linije između Sueza i Indije, a poručnik engleske marine Waghorna izjavio je kako će se promet i trgovina odvijati mnogo brže preko Aleksandrije do Sueza, nego putem brodova koji obilaze Afriku (Milanković, 1952:17). No ni njegova nastojanja da educira javnost o važnosti otvaranja Sueskoga kanala nisu urodila plodom. Naime nitko od njegovih kolega nije stao uz njegove vizije sve do 1834. kada se u raspravu uključio još jedan član engleske marine i odlučio pokrenuti pitanje stvaranja direktne pomorske veze preko Sueza. Unatoč naporima, rezultati su ponovno izostali, a promjena se dogodila 1837. kad je osnovano Orijentalno poluotočno društvo koje je otvorilo stalnu liniju između Indije i Sueza te se ta godina uzima kao prekretnica u promišljanjima oko izgradnje Sueskoga kanala. Nažalost, poručnik Waghorn nije dočeka izgradnju Sueskoga kanala, ali su njegove vizije dobile zahvale, obitelj mu je primala godišnju pomoć, a u vrijeme otvaranja Sueskoga kanala podignut mu je spomenik u Suez.

2.4. Novi problemi oko transporta

Najkraći put za Indiju je ostvaren, ali je trajao predugo. Parobrodska služba organizirala je plovidbu tako da putnici za Indiju ili iz Indije imaju vezu s linijom Aleksandrija – Liverpool putem diližansi koje su vozile putnike preko pustinje. Diližanse (brze kočije), kojima se putovalo 140 kilometara od Kaira do Sueza, prevaljivale su taj ne toliko dug put za više od petnaest sati. Za nekoliko godina broj putnika se uvelike povećao i „brze kočije“ više nisu imale nikakva smisla. Počelo se intenzivno promišljati o uvođenju željezničke pruge od Kaira do Sueza, a nova pruga podignuta je već 1855. godine. Za Suez, prema Milanković i Obradović (1952), ova pruga bila je početak novog života. Nova željeznička pruga bila je procvat za industriju. Povećala se trgovina i stanovništvo, a grad Suez u godinu dana dobio je gotovo 8000 novih stanovnika. Sve je išlo prema tome da je ono što se trebalo izgraditi u doba Napoleonovih osvajanja ponovno došlo na red jer bez obzira na procvat prometa i razmjene putem željezničke pruge, praktičan cilj razmjene i trgovine još nije ostvaren, a time ni kvalitetni međunarodni i politički odnosi. Sve se vraćalo na vizije poručnika Waghorna i prokopavanje kanala između Crvenog i Sredozemnog mora u Engleskoj i Egiptu. Egipt bi prokopavanjem kanala dobio na velikoj strateškoj važnosti, izvori prihoda bi se deseterostruko povećali. Do novih ispitivanja kanala i njegovih razlika u morskim površinama dolazi 1840. Dvojica engleskih oficira čija su imena povijesti nepoznata te godine odlaze u

Suez i od svih sprava donose epruvetu i termometar. Zakon koji navodi kako vrenje vode ovisi o atmosferskom pritisku, odnosno nadmorskoj visini na kojoj voda vrije bio je polazišna točka za njihovo istraživanje. Istovremeno na jednoj i drugoj strani obale bilo je potrebno izmjeriti temperaturu vrelišta vode, što su oni i učinili. Dobili su zaključak pokazao se suprotan Leperovu koji je tvrdio kako se Crveno more može prelići u Sredozemlje i tako oštetiti brodove i onemogućiti promet i transport. No loša sreća za izgradnju Sueskoga kanala se nastavlja. Državni službenici nisu ozbiljno uzeli tako jednostavnu spravu kao što je termometar i istraživanje nisu smatrali valjanim. Međutim, sve više država uviđa korist od prokopavanja Sueza te se bitka za njegovu izgradnju nastavlja.

2.5. „Društva za prokopavanje kanala“

Maurice Linant de Bellefonds bio je francuski inženjer i ispitivač gornjeg toka Nila (Stanišić, Milenković, 1956:15). Mnogo godina Linant de Bellefonds ulaže napore kako bi se stvorila društva koja bi se borila za izgradnju i prokopavanje Sueskoga kanala, no kako se koje osnuje, istom brzinom se i ugasi. S vremenom je značaj izgradnje Sueskoga kanala sve više zauzimao promišljanja različitih državnih vlada i službenika, interesi za razvojem planova oko izgradnje rastu diljem svijeta. Prvi se javljaju Austrijanci koji preko svojega generalnoga konzula sugeriraju vicekralju Egipta Mehmedu Aliji da prokopa kanal i veže Crveno more sa Sredozemljem. Austrija je u to vrijeme imala mnogo učenih ljudi i inženjera koji bi brzo ustanovili kako bi prokopavanje kanala omogućilo sigurnu plovidbu, no iz straha da stranci ne osvoje Egipat, Mehmed Alija odbija ponudu. Ubrzo se osniva novo francusko Društvo za proučavanje Sueskoga kanala, no kao i sva društva dosad i ono je bilo neuspješno, ali je donijelo neke nove poglede na izgradnju kanala koje su osvijetlile misao kako je izgradnja jednog takve važne pomorske pruge neophodna (Stražičić, 1961:34).

Na poticaj skupine sensimonista (sljedbenika francuskog socijalista i utopista Saint Simona) osnovano je 1846. godine Društvo za proučavanje Sueskoga kanala. Iduće godine izvršeno je novo preusmjeravanje Sueske prevlake, pri čemu je ustanovljeno da nema nikakve razlike u razini dvaju mora. Prvi projekti, koje su izradili francuski inženjeri sensimonisti predviđali su izgradnju kanala preko Nila, ali su se projekti pokazali neizvedivi i nepogodni.

Neka od mišljenja sensimonista bila su da se treba vratiti na Leperov projekt i ponovno izgraditi Kanal Faraona. Novi kanal započinjao bi od Aleksandrije, sjekao cijeli Donji Egipat, došao do Nila i Nil premostio mostom, nešto niže od Kaira. Kad prijeđe Nil, kanal bi išao dalje prema Crvenom moru i ulazio u luku Sueza nešto niže od Mojsijevih izvora (odakle bi uzimao vodu, ako bi mu u neko doba godine nedostajala). Sensimonistički projekti bili su

zanimljivi i temeljito obrađeni, no pokazali su se suviše kompliciranima naspram prokopavanja kanala koji spaja dva mora. Srećom, postupno je sazrela ideja o prokopavanju direktnoga kanala i, kao što je spomenuto, povijest izgradnje Sueskoga kanala započinje i završava u Francuskoj. Ferdinand Lesseps ostvario je ono što je Napoleonu ostala samo zamisao.

3. FERDINAND LESSEPS – TVORAC I GRADITELJ SUESKOGA KANALA

Ferdinand Lesseps bio je sin francuskog diplomata koji je bio konzul u Egiptu. Još kao mladić Ferdinand Lesseps oduševio se idejom izgradnje kanala između dvaju mora. Kad je Muhamed Sadi došao na vlast, Lesseps je pozvan u Egipat gdje je postao savjetnik egipatskog vicekralja. Odmah po dolasku u Egipat Ferdinand ne čeka ni trenutka, već sastavlja opširni plan o izgradnji Sueskoga kanala i predstavlja ga Saidu. Muhamed Said prihvatio je plan te ga je 1854. godine potpisao (Stražičić, 1961).

Ferdinand Lesseps nazivan je često velikim Francuzom. Potječe iz stare francuske plemićke obitelji čiji su se mnogi članovi posvetili diplomatskoj karijeri. Njegov otac Mathieu Lesseps bio je prvi predstavnik Francuske u Egiptu poslije Napoleonove ekspedicije. Osim toga bio je poznat po borbi protiv tiranije memeluka koje je tada pomagala Engleska, kao i pomoćnik konzula u Tunisu i konzul u Kairu gdje je proučavao problem kuge i borio se za pomirbu sultana i pobunjenog vicekralja Egipta. Kao egipatski konzul učinio je mnogo usluga Mehmed Aliji, a sam Ferdinand bio je prijatelj Muhamedu Saidu, Mehmed Aljinom sinu koji su dijelili školske klupe u Francuskoj. Razlog zbog kojeg se Lesseps tako ozbiljno bacio na proučavanje prokopavanja Sueskoga kanala leži u anegdoti iz njegove rane pripravničke dužnosti. Putovanje od Marseillea do Tunisa jedrenjakom bilo je toliko sporo i tegobno da je od tog trenutka nesvjesno počeo ulagati svoje napore u istraživanje pomorskih putova, a da bi stvar bila bolja, u njegovim rukama slučajno su se našli Leperovi memoari koji su ga potaknuli na istraživanje onoga što će u skoroj budućnosti postati pothvat njegova života.

3.1. Začeci pothvata izgradnje Sueskoga kanala – ideja postaje stvarnost

Ferdinand Lesseps 7. studenoga 1854. stiže u Kairo (Milanković, Obradović, 1952:30). Iako je imao samo dvadeset tri godine Ferdinand se ozbiljno bacio na posao te svoje vrijeme posvetio poglavito razmišljanjima o dvjema teorijama koje su iznjedrila Leperova proučavanja kao i saznanja ostalih komisija i društava koji su se bavili mogućnostima izgradnje i prokopavanja Sueskoga kanala. Lepere je u svojim mjerenjima izjavio kako površine mora nisu jednake, a druge organizacije zaključile su kako se na niskoj i močvarnoj obali Sredozemnog mora ne može izgraditi luka. Budućim istraživanjima Lepereova je teorija odbačena, a teorije o poteškoćama oko podizanja pristaništa dale su se pobiti tehnikama Lessepsova doba koje su ovakav problem trebale svladati. Čekalo ih je predavanje molbe egipatskom vicekralju kako bi se pokrenula inicijativa oko iskopavanja direktnoga kanala i

istraživanje gradnje pristaništa. Sedam dana nakon njegova dolaska u Kairo vicekralj Muhamed-Said primio je njegovu molbu, elaborat i saslušao ideje koje su se ticale gradnje Sueskoga kanala.

U modernoj povijesti Sueskoga kanala teško je naći Lessepsovi memoare kojima opisuje kako se osjećao u vrijeme kad je slao molbu i koliko je uzbuđen bio zbog toga što će se njegov san uskoro početi ostvarivati. U knjizi „Suecki kanal: san i java tehnike“ (1952) urednici Milanković i Obradović donose prijepis pisma koji je objavljen u „Dnevniku“ – zbirci pisama i dokumenata.

Dio pisma izložen je u radu kako bi se čitatelju približio duh onoga vremena i iz pera ruke samog tvorca Sueskoga kanala prikazalo koliko mu je za značila njegova izgradnja. Isto tako ovo pismo opisuje odluku kojom je potvrđeno da prokopavanje i gradnja Sueskoga kanala može započeti.

Jutro, pet sati. Logor se počinje buditi. Jutarnja svježina nagovještava skori izlazak sunca. Nekoliko zraka već obasjava horizont: desno od mene blista istok, lijevo pun oblaka i tmine crni se zapad. Odjednom baš na toj strani ja spazih duge čije su se žive boje pružale sa zapada na istok. Priznajem da sam osjetio kako mi se srce živo bije i da sam u tom trenutku morao obuzdavati svoju maštu, jer sam u ovom nebeskom znaku već vidio vezu između Zapada i Istoka i ostvarenje svoga projekta. Vicekralj prekida moje misli. Poželjeli smo jedan drugome dobro jutro na francuski način srdačnim rukovanjem. Rekao mi je kako ima namjeru prošetati i izabrati mjesto s kojeg će sutra krenuti dalje. Uzjahali smo konje, pred nama su dva kopljanika, iza nas njegov štab..

...smatrao sam da je kralj dovoljno pripremljen i da je iz mojih ranijih razgovora shvatio da je najbolji način za izvođenje velikih javnih radova da se oni putem kralja predstave javnosti. Uvjeren u to i vođen predosjećajem koje je u meni izazvala pojava duge, nadao sam se da današnji dan neće proći bez odluke o prokopavanju Sueskoga kanala.

...U pet sati popodne ponovo sam sjeo na konja i došao u šator vicekralja. Vicekralj je bio veseo i smješkao se. Uzeo me za ruku koju je zadržao jedan trenutak u svojoj i posjeo na divan pored sebe. Bili smo sami. Kroz otvor šatora promatrali smo divan zalazak onog istog sunca koje me je jutros toliko uzбудilo. Osjećao sam da sam dovoljno jak i miran u ovom trenutku kad je trebalo pokrenuti pitanje koje će odlučiti o mojoj budućnosti. Sve moje studije i sva moja razmišljanja o kanalu dvaju mora odražavala su se jasno u mom umu, a izvršenje tog zadatka izgledalo mi je toliko ostvarivo, da nisam sumnjao da ću uspjeti da svoja uvjerenja presadim i u dušu svog princa. O svom projektu govorio sam ne ulazeći u detalje, ali sam zato podvlačio glavne činjenice i argumente iz projekta koje sam znao skoro napamet. Muhamed-Said slušao je moja objašnjenja sa zanimanjem. Ja sam ga molio da mi kaže ako bi mu nešto izgledalo sumnjivo.

S puno razumijevanja stavio je nekoliko primjedbi na moj projekt, na koje sam mu ja dao zadovoljavajuće odgovore. Naposljetku mi je rekao: „Uvjerili ste me i ja prihvaćam vaš plan. Za vrijeme daljnjeg putovanja pričat

ćemo o tome kako se on može izvesti. Ta stvar je svršena. Možete računati na mene.“

S tom rečenicom donesena je odluka o izgradnji Sueskoga kanala „jednog od najznačajnijih kanala pomorskog prometa na svijetu.

3.2. Predradnje za izgradnju Sueskoga kanala i prvi problemi

Već iste, 1854. godine Lesseps potpisuje Ferman¹ o koncesiji. Koncesija koja predstavlja ugovor prema kojem država daje pravo pojedincu da koristi određeni objekt, obalu, kanal rudnik i sl. dala je Lessepsu za pravo da osnuje Međunarodno Društvo za Sueski kanal – *Compagnie universelle du canal maritime de Suez*. Uloga društva bila je da prokopa i na najbolji mogući način izgradi pomorski prolaz namijenjen za veliku plovidbu kroz Suesku prevlaku te napravi ili prilagodi potrebama dva ulaza u kanal. Jedan na obali Sredozemnog, a drugi na obali Crvenog mora. Plan Društva bio je i podignuti jedno ili dva pristaništa za brodove. Predsjednika društva uvijek će predstavljati egipatska vlada, ali će on biti biran između članova društva. Osnovano Društvo dobiva pravo da upravlja kanalom devedeset devet godina poslije njegova otvaranja. U koncesiji se navodi:

- prolaz kroz kanal mora biti slobodan za sve brodove, a tranzitna taksa bit će jednaka za sve nacije
- Egipatska vlada će primiti 15 % od čiste dobiti Društva, članovi osnivači 10 %, a akcionari preostalih 75 %
- po isteku koncesije kanal će prijeći u vlasništvo egipatske države, koja će Društvu isplatiti vrijednost zatečenih instalacija na kanalu
- radovi će biti izvršeni isključivo o trošku društva kome će se dati besplatno sve zemljište koje ne pripada privatni vlasnicima
- u slučaju da Društvo zaključi kako je pored pomorskoga kanala potrebna gradnja drugog pomoćnoga kanala za dobivanje vode iz Nila egipatska vlada će ustupiti društvu neprivatizirano zemljište koje će se obrađivati sredstvima društva
- Društvo će imati slobodan uvoz svih materijala i strojeva koji se budu uvozili iz inozemstva u svrhu izgradnje Sueskoga kanala.

Projekt budućega kanala izradio je austrijski inženjer Negrelli, a kasnije je bio proglašen rukovoditeljem radova, no početak radova nije dočekaao.

Jedna zanimljiva rečenica vezuje se uz povijest Sueskoga kanala, a napisao ju je kroničar koji je istraživao radove na Suez.

„Kolumbo je tražio put za Indiju, Vasco da Gama ga je našao, Negrelli ga pripremio, a

¹ Ferman (perzij.) – nalog, sultanova zapovijed

Lesseps ga je napravio“ (Stražičić, 1961:35).

Kad je došlo vrijeme da radovi izgradnje kanala konačno započnu, Lesseps je odbacio prijedloge ponovne izgradnje Kanala Faraona kao i sve objekte koji su se temeljili na njegovoj rekonstrukciji te se posvetio gradnji prema svom detaljnom opisanom elaboratu kojeg je u razgovoru s vicekraljom Egipta dodatno proširio i izmijenio. Krenuo je u svoju prvu ekspediciju i utvrdio kako je kopanje kanala za povezivanje dvaju mora moguće. Milanković i Obradović (1952) navode kako su inženjeri vicekralja napravili pretprojekt izgradnje koji je Lesseps htio predstaviti cijeloj Europi i tek onda pristupiti izradi radova. Vrlo važno je bilo da čuje mišljenja i inženjere drugih država o tome treba li se graditi direktan kanal ili sagraditi takav kanal koji bi dobivao vodu iz Nila. Na njegov poziv o sugestijama odazvale su se Engleska, Austrija, Nizozemska, Pruska, Španjolska i Francuska. Sastali su se u Parizu u listopadu 1885. godine te se zaključilo kako se mora ići na teren kako bi se proučilo zemljište i njegov geološki sastav. Vicekralj Muhaemd Said svečanostima je primio inženjere i tako pokazao svoju namjeru o tome da se što prije počne s konkretnim radovima na kanalu. Prva ispitivanja provedena su u gornjem Egiptu na Nilu. Trebalo je proučiti pitanja zemljišta, geološki sastav i hidraulične radove oko navodnjavanja. Ispitivanja na Nilu trajala su nekoliko dana, gdje se pokazalo kako je sve regularno i što se tiče gornjeg Egipta gradnja može sigurno započeti. Nakon toga ispitivanja započinja na Sueskom zaljevu gdje je Komisija za istraživanja tla radila pet dana. Ispitivani su vodostaji, vjetrovi, plima, oseka i morske struje, a svi članovi su se složili kako je zaljev siguran za početak izvođenja radova. Izvršeno je i sondiranje te je utvrđeno koliko prostora trebaju zauzimati lukobrani na izlazu iz kanala. Pregledana je i dolina kojom je trebalo dovesti pitku vodu iz Nila te je zaključeno kako ozbiljnijih prepreka za prekopavanje budućega kanala nema. Vicekralju je 1856. podnesen izvještaj s ispitivanja u kojem su prikazani izvrsni rezultati. U tom izvještaju dalo se na znanje da je direktan kanal od Sueza do Peluzija jedino rješenje problema i da ne postoji drugo rješenje da se Sredozemno i Crveno more povežu osim onog da se kanal prokopa. Osim toga naglašeno je kako je prekopavanje ovoga pomorskoga kanala lako, uspjeh posla osiguran i da će dvije luke u Suez i Peluziju biti pristupačne i sigurne za veliku plovidbu.

Iako je konačni početak gradnje Sueskoga kanala dočekan s oduševljenjem diljem svijeta, protiv njegove izgradnje pobunila se jedina država koja je od njega imala najviše koristi – Engleska (Della Dora, 2007:536-537). Lessepsov projekt naišao je na snažno protivljenje Britanaca, još uvijek svjesnih Napoleona i strahujući da cijeli plan o podjeli prevlake nije

ništa drugo nego spletku Francuske da pokupi ono najbolje iz Egipta i uloži u svoju korist. Važno je napomenuti kako sumnje nisu bile neosnovane. Francuska je bila saveznik Britanije u Krimskom ratu, i francuski pothvat na strateškom mjestu poput Sueza riskirao bi ugroziti nesigurnu geopolitičku ravnotežu među velikim silama. Britancima se nikako nije svidjela ideja da bi Francuska trebala posjedovati cijelu egipatsku pokrajinu na devedeset devet godina. Posebno se u ovom slučaju istaknuo lord Palmerston koji je svoje prave unutarnje strahove javnosti skrivao propagandom o tome kako će se izgradnjom Sueskoga kanala ponovno javiti ropstvo, nazivajući to plemenitom brigom o zaštiti od besplatnog rada. Isto tako spominjao je razne poteškoće vezane uz tehničku izvedbu radova i naglašavao činjenicu kako bi se za mišljenje trebalo ispitati trgovce, mornare i brodovlasnike s obzirom na to da će oni biti najčešći putnici Sueskoga kanala. Lesseps nije htio javno istupati i obračunavati se s Palmerstonom već ih je u tajnosti proučavao i komentirao sa svojim bliskim suradnicima. Della Dora (2007) navodi kako se Englezi boje da će radovi na Sueskom kanalu odvući velik broj europskih radnika u Afriku te sumnjaju da će kanal moći poslužiti velikim plovidbama. Osim toga ne vjeruju u međunarodni karakter kanala, na što vicekralj Egipta odgovara kako potvrđuje da će Sueski kanal i sva njegova pristaništa zauvijek služiti kao neutralan prolaz svakom trgovačkom brodu koji prolazi iz jednog mora u drugo bez ikakve razlike ili davanja prednosti bilo kojoj naciji ili ličnosti. Uslijedili su brojni sastanci i pregovori zbog kojih je Lesseps na početak radova čekao duge tri godine. Englezi su se bunili, ostale su države bile indiferentne i sve oči javnosti bile su uprte u pregovore između Engleske i Francuske. Unatoč provedenim istraživanjima, Englezi su i dalje ustrajali u izvlačenju nekih banalnih pitanja oko navodnjavanja, dubine i širine kanala i sigurnosti izgradnje nastojeći tako usporiti radove i pokolebati ostale države u davanju podrške izgradnji Sueskoga kanala. Ipak, Ferdinand Lesseps je snažno odolijevao napadima protivnika i organizirao akcije u kojima je tražio podršku ostalih država i inženjera. Drugi ferman o koncesiji 1856. potvrđuje prethodno novo izrečene garancije egipatske vlade. Međunarodno društvo za Sueski kanal osnovano je 1858. (Stražičić, 1961:36). Društvo je imalo početni kapital od 200 milijuna franaka (400 000 dionica po 500 franaka), te je iste godine započela kupovina dionica. Francuska je imala 207 111 dionica, Egipat 96 517, Španjolska, Nizozemska i Piemont zajedno 10 866, a Engleska, Rusija, Njemačka i Austrija nisu kupile nijednu dionicu društva. Kako su ulaganja bila dosta mala, egipatski vladar je sam kupio ostalih 85 506 dionica, a Lesseps konačno 1859. kreće prema Egiptu gdje započinju konkretni radovi na kanalu.

3.3. Početak radova

Radovi na kanalu započeli su 25. travnja 1859. na pješčanom sprudu između Sredozemnog mora i jezera Menzaleh (Stražičić, 1961:36). Netom nakon što su radovi započeli Englezi su se ponovno pobunili i obustavili radove. Tek nakon pobjede Francuske kod Solferina Napoleon III. zauzeo je odlučniji stav u korist kanala, a nakon toga je sultan povukao nalog o obustavi radova. Radovi su 1860. godine već bili u punom jeku te je u njima sudjelovalo oko 10 000 egipatskih seljaka, koji su se svakih mjesec dana izmjenjivali. Broj radnika se kontinuirano povećavao te je 1863. godine dosegnuo brojku od oko 40 000. Jedan od osnovnih problema prilikom radova bio je nedostatak pitke vode. Na cijelom potezu budućega Sueskoga kanala nije postojao nijedan izvor pitke vode. Zbog toga su postavljeni aparati za destilaciju morske vode koji bi osigurali do 20 000 litara pitke vode dnevno, što je bilo premalo za stvarne ljudske potrebe radnika. Kako bi se riješio problem, angažirano je 1600 deva koje su prenosile pitku vodu, no ni to se nije pokazalo kao dugoročno rješenje. Tek nakon što se izgradio 90 kilometara dug slatkovodni kanal kojim je dovedena voda iz Nila problem je uglavnom riješen. Kanal je bio izgrađen od Zagaziga do jezera Timsah, a odatle se nastavljao uz zapadnu obalu jezera Amer na jug prema Suezu, dok je na sjeveru do Port Saida sagrađen vodovod. Osim što je izgradnja slatkovodnoga kanala riješila problem pitke vode omogućila je i opstanak stalnih naselja na kanalu: Port Saida, El Kantare i Ismailije.



Slika 1. Slatkovodni kanal

Izvor: Milanković, Obradović, 1952:101

Prema planu gradnje Sueski kanal ima dva izlaza. Jedan u luci kod Sueza, a drugi u luci kod Peluzijuma, nešto zapadnije od starog pristaništa gdje se namjerava podići Port Said u čast vicekralju Muhamed Saidu koje je svojim odobrenje Lessepsova elaborata odobrio početak prokopavanja i izgradnje. Sueski kanal počinje u luci Suez pa nastavlja prema zapadu sve do Gorkih jezera, koja su nekada činila dio Crvenoga mora. Iza Gorkih jezera kanal presijeca brijeg Serapeum na najnižoj točki njegova podnožja te ulazi u jezero Timsah. Jezero služi kao unutrašnje pristanište gdje će brodovi moći ostati dulje radi oporavka od plovidbe. Iz ovoga pristaništa kanal se kreće prema najvišem brijegu El Guisir te nakon toga ulazi u jezero Menzaleh te ide prema ušćima Um Fareha i Um Gemileha. Od ovoga mjesta kanal ulazi u Sredozemno more sve do dubine od devet metara. Prema planu širina pomorskoga kanala od Sredozemnog do Crvenog mora trebala je iznositi 84 do 100 metara, uključujući i dio od Sueza do Gorkih jezera. Dubina je utvrđena na osam metara pri izlazu iz jednog i drugog morskog pristaništa Sueza i Port Saída.

Prvih godina težište radova na Sueskom kanalu bilo je na dionici Sredozemno more – jezero Timsah, a velike teškoće predstavljala je laguna Menzaleh koja se nalazila u istočnom dijelu nilske delte, a koju kanal presijeca na dužini od kilometara. Na ovom dijelu uglavnom se prokopavalo bagerima, no s vremenom je sve više europskih državljanina došlo raditi na Sueskom kanalu. Zanimljivo je napomenuti kako piše Stražičić (1961) da je mnogo radnika koji su došli iz Europe bilo uz Dalmacije (poglavito Korčulani). Ono što se isticalo kao najteži dio posla bilo je prokopavanje desetak kilometara dugog, a oko 18,5 metara visokoga kamenog uzvišenja El Guisir, sjeverno od jezera Timsah.

„Kako je udolina, nazvana jezero Tismah nekada bila jezero, što se vidi po naslagama morske soli zaostale poslije isparavanja i po fosilima, važno je da se prilikom prokopavanja vodi računa da se postepeno napuni vodom. Ako treba, dni će se na pojedinim mjestima prokopati, tako da svuda dobije neophodno potrebnu dubinu“ (Milanković, Obradović, 1952:72).

Na sreću, već 1862. Sredozemno more ispunilo je Timsah, što je zabilježeno kao veliki uspjeh pri gradnji.

3.4. Radovi na Sueskom kanalu u 1862. i 1863. godini

Prema Milanković i Obradović (1952) prva četiri mjeseca u 1862. godini smatraju se

periodom završavanja radova započelih ranije. Objavljeni izvještaji upućuju na to kako radovi nigdje nisu prekidani, a na pojedinim mjestima se radilo i prekovremeno. U Port Saidu potopljeno je 1000 kubnih metara kamenih blokova za istočni lukobran, a od 1. ožujka 1861. do 1. ožujka 1862. Port Said je primio 206 brodova s ukupno 40 000 tona. U siječnju 1862. napravljen je morski jarak od Kantare do El Ferdana kako bi se prethodno spomenuta morska voda iz Sredozemnog mora mogla preko El Guisira pustiti u jezero Timsah. Taj jarak odmah je upotrijebljen za plovidbu brodića i barki, a njegova dužina iznosila je 70 kilometara. U vrijeme vezivanja Sredozemnog mora s Timsahom kanal je bio oko 15 metara širok te oko 2 do 2,5 metara dubok. Kad je voda u veljači stigla u jezero Timsah dovršena dionica slatkovodnoga kanala bila je duga 28 kilometara. Od tog mjesta kanal se granao u dva pravca: jedan dio prema Port Saidu, a drugi prema Suezu. Prema Suezu kanal će biti širok 19,5 metara i dubok 2 metra. Ono što je još preostalo za napraviti bilo je produžiti kanal do Sueza. Da bi se to napravilo bilo je potrebno produžiti slatkovodni kanal od Bir Abu Balaha do Sueza. U siječnju 1863. godine 25 000 egipatskih radnika koje predvode oko 1500 Europljana zaposleno je na kopanju rovova, 3500 starosjedilaca posluje po radionicama, a 1200 beduina zemljoradnika naselilo je pojedine krajeve na terenima društva i počelo obrađivati zemlju zahvaljujući mogućnosti navodnjavanja. U pustinji je tako u jednom trenutku radilo oko 38 000 radnika. Kako su voditelji radova bili dobro uvježbani, kanal širine 58 metara je brzo prokopan od Timsaha do Tusuma, a dubina ispod Sredozemnog mora iznosila je 2 metra. Zanimljivo je za napomenuti kako je na ovom dijelu prilikom kopanja raščišćeno oko šest milijuna kubika zemlje i pijeska. U ovo vrijeme istovremeno se radilo u Port Saidu i u Suezu. U Port Saidu je dovršen i mali otočić koji je od vjetera i lošeg vremena štitio sve brodove koji su dolazili u luku. Radovi su tekli više-manje neometano, a mala usporavanja događala su se samo zbog ponekih turskih ili engleskih primjedbi. No ono što je uvelike usporilo radove bila je smrt Muhameda Saida 1863. godine (Stražičić, 1961:38). Muhamed Saida naslijedio je nećak Ismail koji je surađivao s Englezima te je pod njihovim utjecajem nekoliko puta obustavljao radove i povlačio radnu snagu kako bi naštetio izgradnji. Zbog takve situacije morao je intervenirati Napoleon III. te je pod sad pod njegovim utjecajem Ismail morao izdati treći po redu Ferman o koncesiji. Ferman o koncesiji na kraju je potvrdio i sultan Abudl Azis.

Ovaj ferman izdan 1866. godine detaljno je obilježio pravni status kanala i kanalske zone (Stanišić, Milenković, 1956:17). U fermanu je izričito istaknuto sljedeće:

- kanal je pod egipatskim suverenitetom i Egipat će taj suverenitet ostvarivati na kanalu kao što ostvaruje na svakoj drugoj točki egipatskog teritorija

- kanalska kompanija je egipatska kompanija i kao takva podvrgnuta je egipatskim zakonima i običajima
- plovidba kanalom podjednako je slobodna za sve države
- Egipat ovim fermanom dobiva i neka značajna posebna prava te kontrolu nad pravilnim izvršavanjem ugovora o koncesiji.

Izgradnja Sueskoga kanala temeljila se na dvama postulatima: suverenitet Egipta i sloboda plovidbe za sve. Zahvaljujući dobro uređenim ugovorima o koncesiji odbijena je Lessepsova ponuda da se Sueski kanal proda pomorskim silama u trenutku kad je Međunarodno društvo za Sueski kanal pogodila financijska kriza, kao i engleski prijedlog da se kanal stavi pod međunarodnu kontrolu te da se na teritoriju Egipta uvede međunarodna administracija. Ovdje je važno spomenuti kako su se mišljenja oko podjele vlasti nad Sueskim kanalom i općenito događanja oko izgradnje kanala vezivala uz interese velikih pomorskih sila. Naime, Englezi su se nakon mnogobrojnih pobuna odjednom odlučili na povlačenje. Razlog? Dok su još bili daleko od pozicija i utjecaja na Kanalu, Engleska je bila za međunarodnu kontrolu i upravu. Međutim, nakon što je osigurala svoje pozicije u Egiptu i osigurala svoju stvarnu kontrolu preko tadašnjega egipatskog suvereniteta, Engleska se počela zalagati za nacionalnu suverenost Egipta.

Stražičić (1961) dalje navodi kako je početkom 1865. godine stvarno uspostavljena veza između dvaju mora od obale Mediterana do jezera Timsah morskim kanalom, a dalje prema Suzeu slatkovodnim kanalom. Osim toga omogućen je direktan promet kanalom, a iduće godine tim putem prošla su dva manja trgovačka broda. Put je trajao 27 sati. Južna polovica kanala izgrađena je s mnogo manje poteškoća jer velik dio prolaza prelazi preko Gorkih jezera. Najteži usjek bio je kod Serpaneuma, gdje je trebalo presjeći 14 metara visoku uzvisinu. Početkom 1869. voda iz Mediterana stiže u Gorka jezera, a sve je obilježila svečanost koja se prilikom toga održala. Engleska je napokon odlučila priznati važnost Sueskoga kanala. Po savjetu kraljice, Engleska mijenja svoj stav o Sueskom kanalu. Engleski inženjeri koji su obilazili Suez tijekom radova i na temelju viđenog izrađivali studije i izvještaje pokazali su kako će kanal trgovačkoj mornarici cijeloga svijeta, a poglavito Engleskoj donijeti veliku korist. Osim toga kanal je pokazao svoju veliku važnost i za vojne svrhe. Lord Derby izjavio je pred cijelim Parlamentom kako vlada priznaje da bi bilo mnogo bolje da su se na početku složili s Lessepsom umjesto što su usporavali radove i izražavali protivljenje (Milanković, Obradović, 1952:127). Osim toga Engleska je imala i tajne planove.

Otkako se cijela priča o velikom Sueskom kanalu bližila kraju Englezi su ga željeli i potpuno prisvojiti.

3.5.Otvaranje Sueskoga kanala 17. studenog 1869.

Sueski kanal je prema planu trebao biti otvoren četiri godine ranije. Međutim opisane prepreke oko njegova prokopa i izgradnje doveli su do toga da se svečano otvorenje može proglasiti u studenom 1869. godine. Vicekralj Ismail I. jedva je dočekaio pripreme za otvaranje te je želio napraviti megalomansku svečanost koja bi prema izvorima (Milanković, Obradović, 1952) trebala nadmašiti priče iz zbirke Tisuću i jedna noć.

„Otvaranje kanala popraćeno je takvim svečanostima kakve se samo na Orijentu mogu zamisliti. Vojničke parade, iluminacije, zabave, šetnje po kanalu, izleti u unutrašnjost zemlje trajale su danima i tjednima. Kuhari dovedeni iz Pariza, Beča i Rima sastavljali su nemoguće jelovnike i bankete, dok su se njihovi kolege iz Kaira trudili da danju i noću puni stolovi budu postavljeni za narod duž cijeloga kanala.“

Tvrđi se kako su troškovi tih svečanosti bili početak financijskoga kraha Ismaila I. s obzirom na to da je ubrzo nakon otvaranja prodao 176 000 dionica Sueskoga kanala Englezima i učinio ono čemu su se Englezi potajno nadali.

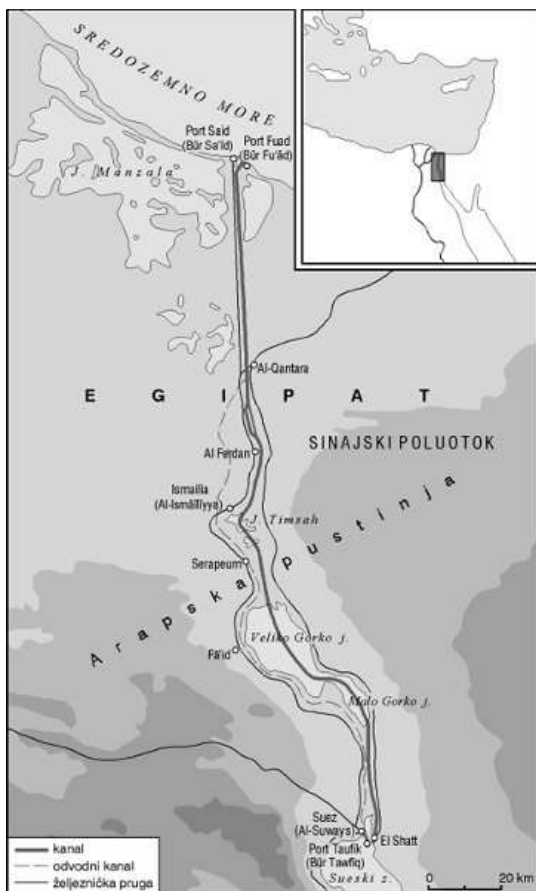
Gosti su bili podijeljeni u dvije kategorije. Prvu kategoriju činili su vladari i njihovi predstavnici koje su činili austrijski car, francuska carica Eugenija, žena Napoleona III., i pruski i holandski prijestolonasljednici s princezama. Drugu kategoriju činili su „obični ljudi“ koji su bili znanstvenici, inženjeri, političari i novinari iz cijeloga svijeta. Svi oni na otvorenje Sueskoga kanala stizali su u Port Said i po sedam dana prije službenog otvorenja 17. studenog. Ismail I. želio je da Sueski kanal prikaže ne samo kao trgovačku, već kao i Duhovnu vezu između naroda. Prije otvaranja učinjene su dvije radnje kako bi se pokazalo da Sueski kanal može primiti čitavu flotu brodova. U izvidnicu su pošla dva ratna broda i jedan od njih Latif koji je pripadao egipatskoj mornarici nasukao se na obalu jer je skrenuo s označenog puta. Ova nezgoda jako je naljutila Ismaila I. jer nije sve išlo po njegovim planovima, te je i sam sudjelovao u izvlačenju nasukanog broda, no unatoč maloj nezgodi, sve je bilo spremno za veliko otvorenje. Još od ranog jutra 17. studenog 1869. u luku Port Said počeli su pristizati brodovi. Svaki brod imao je svoje mjesto koje mu je određeno, a oko 8.30 ujutro cijela flota krenula je prema dvjema piramidama podignutima na ulasku u kanal. Do El

Quantare (grad koji se nalazi s obje strane Sueskoga kanala) floti je trebalo četiri sata, a nikakvi zastoji nisu bili zabilježeni. Čak ni Aigle carski brod Napoleona III. koji je bio širok 18, a dug 99 metara nije naišao na probleme. Na mnogim mjestima tijekom plovidbe brodova narod je izlazio da pozdravi flotu i izrazi divljenje novootvorenom kanalu. Drugi dio svečanosti povodom otvorenja održan je u Ismailiji, a obalama jezera Timsah za vrijeme svečanosti prošlo je oko 100 000 ljudi. Sutradan, 18. studenog otvorena je luka na jezeru Timsah, a treća etapa je bilo putovanje do Sueza. Kako bi se dokazalo da je plovidba kroz kanal sigurna i da se može izvršavati bez ikakvih problema odlučeno je da francuska flota prođe putem do Gorkih jezera, tamo prenoći i odatle krene prema Suezu. U brodskom dnevniku Aiglea zabilježeno je kako je caričina jahta prešla cijeli put Sueskim kanalom za 16 sati. Gostima su se osim Sueskoga kanala pokazale ljepote i ostalih dijelova Egipta tako da su se svečanosti povodom otvorenja završile tek 20. studenog, a Aigle je ušao u povijest kao prvi brod koji je izravno uplovio iz Sredozemnog u Crveno more.

Zaključno u završetku ovoga dijela rada iznosi se Stražičićev (1961) opis novootvorenoga kanala.

Sueski kanal prolazi kroz jednoličan pustinjski pejzaž i prolaz kroz njega je vrlo monoton. Od Port Saida do Balaha kanal je u dužini od 50 km izgrađen u potpuno ravnoj liniji kroz isušeni dio močvare Menzaleh. Obale kanala su iznad okolnog terena, a izgrađene su od pijeska iskopanog iz kanalskoga korita. Nekoliko kilometara južnije od Balaha razvilo se naselje El Quantara (arap. most) gdje se promet preko kanala održava preko skele. Kod El Ferdane kanal pravi prvu blagu okuku, a zatim kroz usjek kod El Gusira ulazi u jezero Timsah. Prije kopanja kanala tu je bila slana bara koja se nalazila u depresiji 6 metara niže od razine mora, a dolaskom vode s Mediterana stvoreno je jezero površine 20 kilometara kvadratnih. Na obali tog jezera razvilo se naselje Ismailija, te je nakon izgradnje slatkovodnoga kanala i bujanja vegetacije postalo jedino naseljeno zeleno mjesto unutar pustinje. U Ismailiji se nalaze pumpni uređaji koji filtriraju nilsku vodu i šalju je uzduž cijeloga kanala, od Sueza do Port Saida. Jezero Timsah nalazi se na polovini kanala pa je odlično poslužilo kao sidrište za brodove, naročito za tankere. Dvadesetak kilometara južno od Timsaha kanal ulazi u Veliko gorko jezero čija je razina prije izgradnje kanala bila za osam metara niža od razine mora. Dolaskom morske vode spojeno je s Malim gorkim jezerom i mnogo je olakšalo izgradnju kanala. Od Malog gorkog jezera kanal se pruža prema jugu najprije u ravnoj liniji, a zatim kroz blagu okuku zaobilazi Suez i nekoliko kilometara istočnije izlazi u Crveno more. Ulaz u kanal produžen je oko 4 kilometra u Crveno more i ograđen kamenim nasipima. Na samom ulazu u kanal izgrađeni su umjetni lučki bazeni Port Tewfik i port Ibrahim. Izgradnja

Sueskoga kanala uvjetovala je nagli razvoj Sueza. Kad se uspoređuje putovanje preko Sueskoga kanala i s putovanjem oko Rta dobre nade kao što je to učinio Stražičić u svojem članku (1990) može se saznati kako put od Rijeke do Bombaya preko Sueskoga kanala uštedi oko 20 dana putovanja, što omogućuje da se na toj relaciji tijekom godine broj putovanja može utrostručiti. Zbog stalnog povećavanja prometa i razvoja brodarstva uz pojavu sve većih brodova propusnu moć kanala trebalo je prilagođavati postojećim potrebama, pa je tijekom stogodišnjeg razdoblja od izgradnje Sueskoga kanala do njegova zatvaranja 1967. izvršeno nekoliko rekonstrukcija u kojem je njegova početna dubina od 8 metara povećana na 14 metara, što je omogućavalo prolaz brodova s maksimalnim gazom do 38 stopa.



Slika 2. Sueski kanal

Izvor: Hrvatska enciklopedija Leksikografskog zavoda Miroslav Krleža

U nastavku rada iznosi se povijest Sueskoga kanala nakon njegova otvaranja.

4. BORBE ZA SUESKI KANAL

Prvih dana putovanja Sueskim kanalom bila su vrlo rijetka. Do kraja 1869. godine kako pišu Milanković i Obradović (1952) ostalo je samo mjesec dana i ta se godina mogla zaključiti bez prihoda. Međutim, već početkom iduće godine zabilježen je sve veći broj brodova i prihoda. Naglo povećanje brodova izazvalo je potrebu da se utvrdi tranzitna tarifa, a komisija za tarifu bila je stava kako bi se taksa trebala plaćati prema brodskim ispravama bez obzira na zastavu. Problem je bio što su u to vrijeme brodske isprave posjedovali samo engleski brodovi, a uprava Društva ipak je započela naplaćivati taksu prema brodskim ispravama što je razljutilo Francuze i natjeralo ih da tuže Društvo za Sueski kanal. Iako je Društvo dobilo na sudu, sultan je zatražio da se naplata vrši prema tonaži koja se nalazi u brodu a ne prema brodskim ispravama. Godine 1882. slučajno se dogodilo ono što su Englezi čekali otkad su počeli pregovori oko izgradnje kanala. Egipat je izgubio svoju nezavisnost nad Englezima te su Englezi postali gospodari Egipta, a htjeli su zagospodariti i Sueskim kanalom. O borbama za Sueski kanal piše i Stražičić (1961) koji navodi kako je kanal uvelike povećao važnost Egipta i ojačao njegov politički položaj u odnosu na Tursku, ali zbog pretjerano raskošnog života i nerazumnog rasipanja novca Ismail I. je doveo državu u vrlo tešku situaciju. Državni dug se u to vrijeme popeo na 80 milijuna funti, a godišnje kamate iznosile su polovinu kamata ukupnog prihoda zemlje na što su engleski i francuski kreditori zatražili intervenciju svojih vlada kako bi se uspostavila kontrola nad egipatskim financijama. Nedugo nakon toga nastao je spor u kojem je Ismail I. svrgnut, a zamijenio ga je sin Tewfik čime se u vrlo kratkom roku ponovno pojačala ovisnost o Turskoj. Novonastala situacija dovela je do pobune u kojoj je Arabi paša postao stvarni gospodar u Egiptu, a kao odgovor na traženje da se Arabi paša protjera iz zemlje, no zbog toga Arabi paša izvršava pokolj kršćana u Aleksandriji iako je njihova flota bila usidrena u luci. Francuzi su se povukli, a Englezi tri dana bombardiraju Aleksandriju i zaposjedaju cijeli Egipat.

Unatoč tome što su Englezi nakon povlačenja Francuza bili u prednosti i mogli su povlačiti poteze o tihom gospodarenju Sueskim kanalom, Lesseps na pregovorima u Londonu 1883. uspijeva sklopiti primirje jer Englezi ipak nisu imali dovoljno novca da kupe sve dionice vezane uz kanal. Iako su nakon početnih borbi vršeni pregovori i iako se princip slobodne plovidbe nastavio, kontrolu plovidbe ipak je u praksi vršila Engleska. Stanišić i Milenković (1956) također pišu o događajima vezanim uz borbu za kanal. Kako su Englezi znali da se ostale europske sile neće pomiriti s činjenicom da oni imaju prevlast nad kanalom u siječnju 1883. nakon pregovora službeno objavljuju prijedlog da se garantira sloboda plovidbe svim brodovima, pod svim okolnostima uz određena ograničenja za ratne brodove. No kako je u

prijedlogu bila sadržana i točka da se sve ono što je u njemu sadržano neće primjenjivati na mjere za obranu Egipta prijedlog nije usvojen. Dogovor je postignut tek 1888. i poznat je kao Carigradska konvencija, no i ovdje su Englezi uspjeli progurati istu točku koju su drugačije upakirali, a koja govori o tome kako plovidba kanalom ne smije biti proturječna s okupacijom Egipta. Kontrolno tijelo sila koje su potpisale Konvenciju nije funkcioniralo pa je sva kontrola nad kanalom i dalje bila u engleskim rukama. Carigradska konvencija potvrđena je Ugovorom o miru, a u Egiptu val nacionalističkog pokreta sve više postavlja pitanja o nezavisnosti Egipta, te je poslije pobune od 1922. godine nakon mnogo godina Engleska morala formalno i pravno priznati egipatsku nezavisnost. Popuštajući pod rastućim zahtjevima nacionalnih snaga Egipta, Britanija je nastojala očuvati svoje pozicije i to međunarodnim ugovorima s Egiptom. Poslije ugovora od 1922. godine, do 1936. pet puta su započeti i obustavljeni pregovori. Godine 1936. djelomično je udovoljeno egipatskim zahtjevima te je potpisan anglo-egipatski ugovor o savezu kojim je određeno da britanske trupe napuste cijeli egipatski teritorij osim zone Sueskoga kanala gdje je njihov ostanak bio nužan radi zaštite. Pojava ratne opasnosti nad Europom poslužila je Englezima da zadrže svoju prevlast duž cijele doline Nila.

4.1. Zbivanja u Port Saidu i Sueskom kanalu tijekom Prvoga svjetskog rata

Prema Huberu (2012), egipatsko ministarstvo vanjskih poslova je 4. kolovoza 1914., neposredno nakon izbivanja rata izdalo upute za egipatske luke, a posebno za Suez. Upute su pozivale na Carigradsku konvenciju te su se odnosile na načine postupanja s njemačkim, austrougarskim i ruskim ratnim brodovima. Naglašeno je da nijedan ratni brod ne smije utovariti robu u kanal bez pismenog odobrenja lučkih uprava navodeći odredište broda i količinu i vrstu robe koja se nalazi na brodu. Svaki ratni brod morao se što je kraće moguće zadržavati u zoni kanala i ako je ikako moguće, prolaziti bez zaustavljanja. Ipak, u isto vrijeme kad je egipatska vlada ponovila neutralnost nad kanalom, Britanija i njezino carstvo objavili su rat Njemačkoj i time preokrenuli sukob u događaj globalnih dimenzija. Konvencija o Sueskom kanalu odmah je poništena i već 17. kolovoza 1914. njemačkim je brodovima bilo zabranjeno prolaziti kroz kanal. Otprilike mjesec dana kasnije, Britanija je iskrcala svoje prve vojnike u zoni kanala i u prosincu ponovno preuzela izravnu kontrolu nad Egiptom. Dok se međunarodni sukob tako preselio na obale Kanala, kao posljedica toga, institucionalno okruženje postalo je manje internacionalno. S izbijanjem rata Egipat se od okupiranog teritorija pretvorio u protektorat pod vlašću Britanaca, a Carigradska konvencija iz 1888. je poništena. Razdoblje prije Prvoga svjetskog rata također je dodalo nova internacionalistička

nastojanja kako bi se zaštitile različite nacije ili privatni brodovi koji prelaze putovima Sueskoga kanala. Prvi svjetski rat, kao međunarodni sukob, doveo je do smanjenja mnogih međunarodnih značajki kanala, koji je sada od pomorskog i trgovačkog središta postao teritorij za borbu. 'Međunarodna kolonizacija' nikada nije postignuta u idealnom smislu u kojem je prvi put došla. Kolonizacija Sueskoga kanala bila je također obilježena specifičnim prostornim konfiguracijama. Kanal je bio tranzitna zona kroz koju su ljudi prolazili, ali rijetki su ikad ostali u njoj. Otvaranje Sueskoga kanala imalo je vrlo opipljiv utjecaj na Mediteran i čak se može smatrati dijelom odgovornim za pretvaranje Mediterana u „kolonijalno more“, a sam kanal također je svjedočio i vrlo različitom i jedinstvenom obliku kolonizacije, naravno da je bio specifičan i po svojoj simbolici kao globalni lokalitet ili zona između više nacija i naroda koje su se borile za njegovo upravljanje. S obzirom na to da je Prvi svjetski rat uključivao borbe između tih naroda, Sueski kanal se zbog svojega specifičnog geopolitičkog značaja ponovno našao u središtu bitke koju su očekivano osvojili Englezi.

4.2. Sueska kriza

Nakon višegodišnje prevlasti Engleza Arapi su željeli ujediniti svoje zemlje i sve su više težili da postanu gospodari Sueskoga kanala. Suesko pitanje otvorilo je prozor nad jednim razvijenim procesom u arapskom svijetu – ujedinjenjem. Egipatski stav i odluka o nacionalizaciji odgovarali su tim arapskim težnjama koje su se kretale u dva smjera: prvi je bio afirmacija suverenosti jedne arapske zemlje, a drugi prekidanje svega onoga što Egipat u njegovoj namjeri sputava. Na taj način formulirala se čvrsta zajednica arapskih interesa i arapskih težnji prema nezavisnosti i ravnopravnosti. A takvo zajedništvo formuliralo je i stavove kako je Sueski kanal najznačajniji naftovod Srednjega istoka, iz čega proizlazi kako je logično da takvim bogatstvom upravljaju Arapi, a ne Englezi ili neke druge europske velesile. Smatralo se da Srednji istok upravlja sa 73 % svjetskih rezervi nafte. Promet kanalom poglavito se razvio nakon Drugoga svjetskog rata kad se u pomorskim prometovanjima kanalom pojavila nafta te za kratko vrijeme igrala glavnu ulogu, a robni promet se povećao za četiri puta. Više od dvije trećine robnog prometa kanalom išlo je na prijevoz nafte iz Perzijskog zaljeva, a od ukupne proizvodnje nafte na Srednjem istoku 70 milijuna tona prošlo je plovidbenim putem kanala. Zapad je na vijesti o arapskom ujedinjenju burno reagirao i nije znao što da učini u smislu zadržavanja kanala pod svojim većinskim vlasništvom. Zbog ovakve političke pozadine nacionalizacija Sueskoga kanala postala je predmet sukoba interesa. Kako piše Matić (2018), „arabizacija“ egipatske nacionalne svijesti nije se odvijala u sociopolitičkom vakuumu. Neposredno nakon Drugoga svjetskog rata,

anglo-egipatski odnosi ušli su u novu fazu napetosti, generiranu odbijanjem Britanije da revidira sporazum iz 1936. koji je ograničio egipatsku suverenost i evakuira svoje trupe iz Sueza. Neuspjeh vlade da se osigura potpuni suverenitet Egipta i poraz u arapsko-izraelskom ratu diskreditirali su klasu krupnih zemljoposjednika koji su dominirali egipatskim parlamentom od 1923., a frivolna rastrošnost kralja Faruka i korupcijski skandali u kojima su sudjelovali članovi vladajuće stranke Delegacije razorili su i posljednje ostatke legitimnosti režima. Egipatske mase, duboko nezadovoljne općim stanjem u zemlji, bile su spremne za revoluciju. Kada su u noći s 22. na 23. srpnja 1952. vojne postrojbe lojalne tajnoj organizaciji Slobodni oficiri zauzele, gotovo bez ikakva otpora, sve ključne točke u Kairu, započelo je novo razdoblje u modernoj povijesti Egipta, ali i Bliskog istoka. Srpanjska revolucija bila je predznak egipatskih nacionalista, a u fokusu njihove pažnje nisu bili međuarapski odnosi nego sociopolitička korumpiranost egipatskog društva i neriješeni problem britanske vojne prisutnosti. Kelly (1976) navodi kako je egipatski predsjednik Gamal Abdel Nasser 26. srpnja 1956. najavio je nacionalizaciju Sueskoga kanala, zajedničkoga britansko-francuskog poduzeća koje je posjedovalo i upravljalo Sueskim kanalom od njegove izgradnje 1869. Najava je vjerojatno bila u primisli Namera već u arapsko-izraelskom ratu 1948. do 1949. kad su se on i njegovi egipatski suborci borili za Palestinu, ali su njihovi snovi bili u Egiptu. „Naši metci“, prisjećao se on dana provedenih na palestinskom ratištu, „ciljali su neprijatelje skrivene u rovovima, ali naša su srca bila s našom domovinom koja je poput plijena prepuštena vukovima koji su je pustošili“ (Dawisha, 2005:135).

Naserova je objava uslijedila nakon mjeseci sve većih političkih tenzija između Egipta, Britanije i Francuske. Iako je Nasser nudio potpunu ekonomsku naknadu za Društvo, britanska i francuska vlada, dugo sumnjičave prema Nasserovom protivljenju nastavku njihova političkog utjecaja u regiji, bile su ogorčene zbog nacionalizacije. Egipatski vođa je pak zamjerao ono što je smatrao europskim nastojanjima da ovjekovječi njihovu kolonijalnu dominaciju. Kako navodi Cahan (2019), Naserova nacionalizacija kanala bila je praćena intenzivnom diplomatskom aktivnošću, usmjerenom na uspostavu neke vrste međunarodne kontrole nad strateški vitalnim plovnom putem. U rujnu je Nasser održao govor odbacujući ideju međunarodnog nadzora egipatskog nacionalnog dobra.

Britanske i francuske trupe, predvođene zračno-desantnim snagama, upale su u zonu kanala 31. listopada. Engleska i Francuska bile su veoma zainteresirane za Sueski kanal, kao glavni sudionici njegovi izgradnje, ali i kao najvažniji korisnici koji dovode vitalno važne sirovine. Nacionalizacija Sueskoga kanala za njih je značila kraj „zlatnog rudnika“, pa su silom pokušali izmijeniti situaciju u svoju korist. Njihove vlade poručile su svijetu da moraju

izvršiti invaziju, odvojiti egipatske i izraelske snage i tako zaštititi slobodu plovidbe kanalom. Realnost je bila takva da su Britanci i Francuzi u strogo tajnim pregovorima s Izraelom sklopili sporazum o zajedničkim vojnim operacijama. Izrael je, naime, imao najbolju pritužbu za osvajanjem od svih trojice osvajača, jer je od uspostave židovske države 1948. Egipat uskraćivao prolaz kroz kanal bilo kojim brodovima pod izraelskom zastavom ili s izraelskom vezom. Engleska je željela ponoviti 1882. Godinu, ali su prilike u svijetu tada bile potpuno drugačije. Egipat je pružio otpor, a potapanjem brodova u kanalu onemogućen je ulazak neprijateljske flote. Pod pritiskom SAD-a i međunarodne zajednice okupacijske snage prihvatile su primirje i u prosincu 1956. evakuirale svoje trupe s egipatskog teritorija. Iako vojno poražen, Naser je iz rata izišao kao politički pobjednik. Arapske mase dobile su svojeg heroja, modernog Saladina, koji je porazio imperijalističke križare, a arapski nacionalisti svojega političkog vođu, državnika koji je njihov san o ujedinjenoj arapskoj državi trebao preobraziti u političku realnost. Kratkotrajni sueski rat prouzrokovao je znatne ljudske i materijalne žrtve te nanio velike štete Sueskom kanalu, koji je za promet ostao šest mjeseci zatvoren (od studenog 1956. do svibnja 1957.). Predviđanja i tvrdnje predstavnika razvlaštene Sueske kompanije da Egipat neće biti sposoban voditi tako komplicirani mehanizam pokazale su se neosnovanima. Nova egipatska uprava za kanal pokazala je znanje o tome kako da se poveća kapacitet kanala kako bi se moglo udovoljiti zahtjevima koje na njih postavlja suvremeno svjetsko pomorstvo. Poslije dugotrajnih pregovora, u srpnju 1958. sklopljen je sporazum s vlasnicima bivše sueske kompanije kojoj je egipatska vlada isplatila 28 milijuna funti odštete u roku 12 godina. Ovim sporazumom u međunarodno-pravnom pogledu riješeno je pitanje vlasništva nad Sueskim kanalom.

4.3. Događaji nakon sueske krize

U ožujku 1957. Sueski kanal otvoren je za plovidbu, no ponovno je zatvoren 1967. U posljednjoj punoj godini prije ponovna zatvaranja (1966) europske zemlje su s Bliskog istoka uvele oko 220 milijuna tona nafte od čega je oko 175 milijuna tona nafte prošlo kroz kanal, a ostatak je dopremljen naftovodima do levantinskih luka (Stražičić, 1990:223). Stražičić dalje piše kako su se nakon isključivanja kanala iz funkcije pojavile nove ideje za izgradnju naftovoda koji bi u odnosu na transport nafte značili zamjenu za kanal. Nakon što su Izraelci osvojili Sinaj i istočnu obalu kanala. O tim događanjima piše i Orlović (2012). Nakon Sueske krize 1956. godine, vojnog sukoba između Egipta s jedne, te Izraela, Velike Britanije i Francuske s druge strane, sukoba u kojemu je Izrael nakratko zadržao pod svojom kontrolom Sueski poluotok, stanje na Bliskom istoku ostalo je zategnuto. Očekivao se novi rat, kako u

Izraelu, tako i susjednim arapskim zemljama – Egiptu Gamala Abdela Nasera, Jordanu kralja Huseina i Siriji Hafeza al-Asada. Razdoblje između 1965. i 1967. godine bilo je označeno naglim rastom tenzija jer se povećao broj pograničnih incidenata na izraelskoj granici sa Sirijom i Jordanom. Zabilježene su i izraelske vojne odmazde unutar sirijskog teritorija, odnosno odgovor na sirijsku podršku palestinskim militantima koji su redovito napadali Izrael. Početkom 1967. godine topnički dueli iz smjera Golanske visoravni su se pojačali, a u travnju je došlo do zračne bitke između izraelskih i sirijskih vojnih zrakoplova. Sredinom svibnja 1967. godine, Egipat, tada već vojno najsnažnija arapska država, započeo je jačati svoje vojne snage na Sinajskom poluotoku unatoč činjenici da je jedan dio njegove vojske bio angažiran u građanskom ratom pogođenom Sjevernom Jemenu. Egipat je uspješno postigao povlačenje snaga UN-a sa Sinajskoga poluotoka 18. svibnja, a potkraj istoga mjeseca zabranio je prolaz izraelskim brodovima kroz Tiranski tjesnac, blokiravši time južnu izraelsku luku Eilat u Akabskom zaljevu. To je već bio dovoljan razlog da Izrael upotrijebi silu u zaštiti svojih vitalnih pomorskih interesa i da se u isto vrijeme pozove na povelju Ujedinjenih naroda. U isto vrijeme prijetnje arapskih vođa ratom i uništenjem židovske države bile su prilično javne, kao u slučaju govora egipatskoga predsjednika Nasera 25. svibnja 1967. godine, tijekom kojega je otvoreno izjavio: „Bitka će biti sveopća, a naš glavni cilj bit će uništiti Izrael.“ Posavec (1973) navodi kako je tjedan dana prije zatvaranja kanala 1967. godine, Egipat zapečatio Tiranski tjesnac izraelskim brodovima, zbog čega je Izrael udario na egipatska uzletišta. Time je započeo Šestodnevni rat koji je doveo izraelske obrambene snage na istočnu obalu Sueza. Egipatski predsjednik Nasser odmah je zatvorio kanal, postavljajući mine i gaseći plovila u dobroj mjeri, nadajući se da će natjerati međunarodnu zajednicu na intervenciju. No, budući da Nasser nije htio jamčiti izraelska pomorska prava, izraelski vojnici ostali su na mjestu, a kanal je ostao zatvoren osam godina. Zatvaranje Sueskoga kanala potaknulo je uspostavljanje „transsibirskoga kontejnerskog mosta“ kao najkraćeg puta za prijevoz tereta između Europe i Dalekog istoka, posredstvom Transsibirske željeznice i sovjetske dalekoistočne luke Nahodke. Prvi kontejnerski vlak krenuo je na tu relaciju već prve godine zatvaranja. Na drugoj strani otežana opskrba naftom s bliskoistočnih izvora velikih potrošača u Europi i SAD-u potaknula je nova istraživanja i eksploataciju novih ležišta nafte. Isključivanje Sueskoga kanala iz pomorskog prometa najteže je pogodilo na jednoj strani mediteransko pomorstvo i luke Crvenog mora kao i azijske luke na Indiku. U nešto manjoj mjeri bilo je pogođeno pomorstvo atlantske Europe i Dalekog istoka, a najmanje američke luke. Istodobno, zatvaranje kanala donijelo je zaradu mnogim afričkim lukama, među kojima su najviše prosperirale one u južnoj Africi. One su kako piše Stražičić (1990) i

nakon ponovnog otvaranja kanala u velikoj mjeri zadržale svoju novonastalu funkciju. Zarada od uvoza nafte iz afričkih zemalja dok je kanal bio zatvoren procjenjuje se na oko 500 milijuna dolara. Zatvaranje Sueskoga kanala stajalo je države prijevoznice ukupno 4,355 milijardi dolara i to 2,860 milijardi na području nafte i 1,495 milijardi u domeni suhog tereta. S druge strane zatvaranje kanala, kao što je spomenuto, donijelo je ekonomsku korist zemljama smještenim uzduž pomorskih putova koji su se kretali oko Rta dobre nade. Među mediteranskim lukama u blizini Hrvatske zatvaranjem Sueskoga kanala bili su posebno pogođeni Trst i Rijeka. Za zemlje koje su tada bile u razvoju, na planu vanjske trgovine susreću se s povećanim troškovima, a u isto vrijeme na stranom tržištu njihov izvoz gubi konkurentnost. Došlo je do otežavanja platnih bilanci, a uvjetovao se i porast kredita za dio trgovine koja više ne prolazi kanalom. Prije zatvaranja kanala Europa je bila glavni trgovački partner u prijevozu čvrstog tereta zemljama istočne Afrike, Azije i jugoistoka, no zbog zatvaranja kanala i tu su zabilježeni veliki gubici.

4.4. Ponovno otvaranje prometovanja Sueskim kanalom 1975. godine

Ponovnim otvaranjem kanala 1975. započela je rekonstrukcija područja, a većina se stanovnika vratila do 1978. Izrael je 1979. godine dobio pravo na neograničeno korištenje Sueskoga kanala (Kljajo, 2002:27). Osim toga bilo je potrebno rekonstruirati kanal i prilagoditi ga novoj generaciji sve većih brodova. Radovi na realizaciji prve etape rekonstrukcije koji su započeti 1975. dovršeni su 1981. Dubina kanala povećana je na 19,5 metara, što omogućuje prolaz brodova s maksimalnim gazom do 53 stope (Stražičić, 1990:224). Kanal je na cijeloj dužini proširen na 300 metara, pa je presjek korita kanala udvostručen i povećan na 3600 metara kvadratnih. Osim toga izgrađene su još tri sekcije bočnoga kanala za mimoilaženje: istočno od Port Saida na dužini od 17 kilometara, zatim u jezeru Timsah te u sjevernom produžetku Gorkih jezera pa je ukupna dužina sekcije za mimoilaženje iznosila 68 kilometara. Troškovi za realizaciju prve etape rekonstrukcije kanala iznosili su oko 1,2 milijarde dolara, a radove su većinom izvodile japanske tvrtke. U drugoj etapi rekonstrukcije kanala planiralo se povećanje presjeka kanalskoga korita što bi omogućilo prolaz brodova s većim gazom od 67 stopa, međutim ta je rekonstrukcija zbog ekonomske krize u Egiptu bila odgođena. Port Said je 1975. godine postao bescarinska zona, a uz nju su uspostavljene i neoporezive industrijske zone. Najveća urbana središta su Port Said, Ismailija (Al-Ismā'īliyyah), na sjevernoj obali jezero Timsah i Suez na zapadu (Waterbury, 1975:18). Nakon otvaranja kanala uloženi su veliki naponi kako bi se vratili svi

gubici iz proteklih godina. Nakon otvaranja promet je iz godine u godinu bio u porastu, ali je ipak išao sporijim tempom nego što se očekivalo. Tako je tek nakon osam godina 1983. ukupni promet premašio promet iz 1966., da bi 1984. dosegnuo nevjerojatnih 263,7 milijuna tona. Kretanje prometa kanalom u oba smjera nakon 1975. pokazuje bitne promjene u tokovima roba vezanim za Sueski kanal. Smanjenjem udjela nafte u kanalskom prometu, naime porast prometa u sjevernom smjeru znatno je sporiji nego u vremenu prije 1967., pa u 1988. iznosi samo 72 % u odnosu na 1966. Što se tiče prometa u južnom smjeru pokazalo se kako zbog pojačanog izvoza industrijskih proizvoda iz zemalja zapadno od kanala, odnosno Europe i SAD-a porast prometa znatno intenzivniji nego ranije, te u 1988. godini pokazuje porast od 150 %. Kako su i ostale države svijeta koje su prometovale Sueskim kanalom jedva dočekale njegovo ponovno otvaranje, promet je ubrzo doista počeo teći neometano. Kanal je od godine ponovnog otvaranja u vlasništvu Egipta, a posebni međunarodni zakoni osiguravaju prolaz svim plovilima. Zbog nedostatne širine kanala promet se odvijao u konvojima, a brodovi su se morali zaobilaziti na posebno izgrađenim obilaznicama. Nesumnjivo je da je povijest Sueskoga kanala imala mnogo uspona i padova. Ono oko čega se uvijek vrte sve bitke na svjetskom tržištu su moć, novac i prevlast. Sueski kanal pokazao se kao izvrsna luka za prijevoz robe i nafte i njegovim prokopavanjem i izgradnjom mnoge europske sile zaradile su mnogo novca. Godine 1975. uzima se kao godina stabilnosti za Sueski kanal i period u kojem je u odnosu na njegovu povijest ranije sve počelo teći nekim mirnijim i uspješnijim tokovima. Podeh (2004) navodi kako su tajni interesi pojedinih država za Sueskim kanalom uvijek aktualni i da bez obzira tko drži prevlast nad njim i u čijem je „vlasništvu“ uvijek postoji neki aspekt trgovine i plovidbe koja se može okrenuti u korist pojedine države. Kako od njegova ponovna otvaranja do danas kanalom putuje mnogo brodova postoji posebno uređen pravilnik o funkcionalnoj plovidbi kanalom koja osigurava sigurnost na moru. Profesionalni pomorci sigurnost nekog puta računaju kao broj incidenata po milijunu tranzitnih milja. U kanalu se dogode tri nesreće na milijun tranzitnih milja, što se smatra vrlo dobrom sigurnošću (Kljajo, 2002:25). U sljedećem poglavlju rada prikazat će se geopolitički značaj Sueskoga kanala u današnje vrijeme. Geopolitiku je važno razmatrati zbog njezinog utjecaja na odnose između svjetskih velesila, ali i kako ti odnosi onih velikih utječu na one male naizgled nevažne sudionike svjetske pomorske trgovine. S obzirom na to da geopolitika analizira odnose politike, povijesti i ostalih društvenih znanosti s geografijom zanimljivo je istražiti kako su se aktivnosti oko Sueskoga kanala snašle u današnjim geopolitičkim uvjetima. Iz prethodno napisanih poglavlja vidljivo je kako je za Sueski kanal geopolitika često predstavljala veliki izazov. Utjecaj određenog prostora na politička pitanja može se

dovesti u usku vezu s pojmom geopolitike. Sueski kanal kao geografski vrlo značajan i koristan kanal, ima veliki utjecaj na geopolitička zbivanja i budući razvoj geopolitike na geografskim područjima koja su obuhvaćena njegovim utjecajem.

5. GEOPOLITIČKI ZNAČAJ SUESKOGA KANALA

5.1. Pojam geopolitika

Za potrebe rada objašnjava se termin geopolitika koje ima vrlo zanimljivu povijest nastanka. Pojam geopolitika poput svih pojmova ima svoju povijest i podrijetlo (O Tuathail, 2007). Švedski znanstvenik Rudolf Kjellen prvi je upotrijebio pojam geopolitika 1899. godine. Riječ geopolitika koja potječe iz 20. stoljeća, usko je povezana sa svim dramatičnim događajima koje je to stoljeće proizvelo. Prema Kjellenu, geopolitika je bila korisna riječ koju je upotrebljavao kako bi opisao geografsku bazu države, njeno prirodno nasljeđe i resurse, za koje se tvrdilo da određuje potencijal moći neke države. Kjellenov pojam preuzeo je u Njemačkoj nakon Prvoga svjetskog rata bivši general Karl Haushofer koji je 1924. pokrenuo časopis pod nazivom *Zeitschrift fur Geopolitik* kojim je promovirao konzervativni i nacionalistički način razmišljanja. Haushoferov suborac tijekom rata bio je Rudolf Hess koji je generala Haushofera upoznao s još jednim veteranom i političarom u usponu Adolfom Hitlerom. Nakon Hitlerova dolaska na vlast i agresije riječ geopolitika ulazi u engleski rječnik kao prijevod njemačke riječi *Geopolitik* i razvija svoje značenje vezano uz ekspanzionističku nacističku vanjsku politiku. Kako je ta politika kulminirala u Drugom svjetskom ratu, riječ geopolitika postaje tabu te je uglavnom prestaju koristiti mnogi znanstvenici, istraživači i pisci. Riječ se tijekom hladnog rata vraća u uporabu te se počinje koristiti za opis globalnog natjecanja između Sovjetskog Saveza i SAD-a u stvaranju utjecaja na druge države i strateške resurse svijeta. Pravi razlog oživljavanja bio je uspon nekad progonjenih židovskih izbjeglica iz nacističke Njemačke na pozicije vlasti u SAD-u. Henry Kissinger, savjetnik za nacionalnu sigurnost, a kasnije i državni tajnik SAD-a, gotovo je oživio pojam geopolitike u sedamdesetim godinama prošlog stoljeća. Koristio ga je kao sinonim politike ravnoteže snaga, koji je zagovarao na svjetskoj razini. Od tog vremena pojam geopolitika je u širokom optjecaju. Vrlo brzo počinju ga koristiti novinari, tvorci vanjskih politika i strateški analitičari koji su ga definirali ovisno o kontekstu u kojem su ga upotrebljavali. Danas, konvencionalno shvaćanje geopolitike čini diskurs svjetske politike, s posebnim naglaskom na natjecanja između država i geografske dimenzije moći. Važno je spomenuti kako se paralelno s proučavanjem geopolitike treba proučavati i diskurs koji se definira kao određena zastupljena praksa kojom različite kulture kreativno stvaraju različite svjetove. Pitanja kojima se bavi geopolitika su primjerice: Koja je osnova moći i sukoba u svijetu? Koje opasnosti prijete svijetu? Kako će izgledati svjetska politička karta u budućnosti? Zbog čega se na određenim područjima u svijetu vode specifični pregovori? Kako su političke povezane udaljene zemlje

svijeta? Koja država od koje ima najveću korist? Razmatraju li se postavljena pitanja u kontekstu teme rada da se zaključiti kako je cijela izgradnja Sueskoga kanala popraćena već unaprijed određenim vizijama geopolitičkog razmišljanja. U okviru cijele povijesti Sueskoga kanala pitanjima geopolitike ponajviše se bavila Engleska, a nakon nje Egipat koji nije mogao smisliti postojanje engleske geopolitike na svojem terenu.

5.2. Geopolitička važnost Sueskoga kanala

Promatrajući pojam geopolitike može se primijetiti kako su zbivanja oko Sueskoga kanala oduvijek bila prožeta geopolitičkim razmišljanjima. Da, tražio se najkraći put između Europe i Azije, ali se osim toga tražio i najkraći put za što veći prijevoz nafte i tereta i što veću zaradu. Sueski kanal poznat je u cijelom svijetu zbog svoje česte prisutnosti u javnosti i različitih geopolitičkih i ekonomskih sukoba, nesporazuma i suparništva. Sueski kanal je kroz svoju povijest uvijek bio mjesto strateškog interesa različitih moćnih i utjecajnih država poput Sjedinjenih Američkih Država, Velike Britanije, SSSR-a i, naravno, Egipta. Konstantinopolskom konvencijom su 29. listopada 1888. države potpisnice Velika Britanija, Njemačka, Austrija, Španjolska, Italija, Francuska, Nizozemska, Rusija i Turska potpisale sporazum i ratificirale ugovor o mirnoj plovidbi Sueskim kanalom pritom jamčeći slobodnu trgovinu i razmjenu dobara te zaštitu i suzdržavanje od ratnih napada. Države potpisnice suglasne su da neće ni u kojem slučaju i ni na koji način ometati slobodno korištenje kanala bilo u vrijeme rata ili mira te se obvezuju kako on neće biti predmetom prava na blokadu kao i njegovih sporednih putova odnosno ogranaka. Jedno od osnovnih načela prema kojem se države vode je načelo jednakosti čime se jamči jednakost postupanja u pogledu teritorijalne i komercijalne prednosti vodeći se pri tome kod sklapanja ostalih sporazuma koji su usko povezani ili se odnose na Sueski kanal. Države su također suglasne kako će poštovati postrojenja i radove kao i ustanove koje su izgrađene duž kanala. Ako dođe do ratnog stanja, kanal će ostati otvoren za slobodan prolaz čak i za ratne brodove zaraćenih strana, a države ugovornice suglasne su da će se suzdržati od bilo kojeg oblika sudjelovanja u ratu niti počinuti bilo koje djelo koje bi se moglo karakterizirati kao ometanje slobodne plovidbe kanalom ili pokušajem sudjelovanja u ikakvom ratnom pothvatu. Također, ratna plovila zaraćenih strana ne smiju se uzastopno opskrbljivati zalihamu u smislu preuzimanja zaliha u kanalu i njegovim pristupnim lukama osim u slučajevima krajnje potrebe. Kada se radi o tranzitu i plovidbi, države potpisnice moraju osigurati neprekinutost plovidbe i najmanje odstupanje od njih, a boravak u pristupnoj luci ne smije biti dulji od 24 sata. Svaka sila potpisnica ovoga sporazuma osigurat će jednog dežurnog predstavnika koji će biti zadužen za provedbu i

nadzor ugovornih odredbi, a u slučaju nastanka kakvih odstupanja koji ugrožava sigurnost ili slobodan prolaz kanalom održat će se sastanak barem trojice predstavnika država koji će zatim obavijestiti vlade te će se poduzeti koraci za rješavanje nastalog problema. Redovno zasjedanje država održava se jednom godišnje. Egipatska vlada poduzima sve potrebne mjere kako bi osigurala provođenje ugovornih odredbi. Sve države suglasne su da stupanje na snagu ovakvog sporazuma neće ni na koji način utjecati na koncesiju i poslovanje nacionalne egipatske kompanije Suez Maritime Canal. Između država potpisnica postoji neformalan dogovor o informiranju drugih država o aktualnom sporazumu i pozivanje na pristupanje. Kako piše Cahán (2019), Sueski kanal prima najmanje 22 % svjetskog prometa prijevoza robe. To je način na koji roba proizvedena u Aziji putuje u Europu, a zatim u Ameriku. Većina robe velike potražnje, poput elektronike, proizvodi se u Aziji. Mnoge zapadnoeuropske kompanije preselile su svoju manufakturu i sjedište tvornica na azijski kontinent. Tako da se navedena roba proizvedena u Aziji prevozi brodskim kontejnerima na druge kontinente. Ovakav način rada i model proizvodnje ponajprije ovisi o opskrbi kontejnerima na raspolaganju, posebno onih koji se nakon obavljenog posla vraćaju u Aziju. Unatoč takvoj strukturalnoj organizaciji i poslovnom postrojenju postoji blagi nedostatak gdje na svakih sto uvezenih kontejnera u Sjevernu Ameriku bude izvezeno, odnosno vraćeno tek njih četrdesetak. Pandemija COVID-19 drastično je utjecala na način poslovanja s kontejnerskim zalihama. Pomorske luke postale su potkapacitirane osobljem. Kako bi se prijevoz odvijao nesmetano i na vrijeme ukinuta je praksa pražnjenja teretnih kontejnera kako bi se omogućilo njihovo ponovno punjenje. Stoga mnogo kontejnera sada ostaje skladišteno ili naslagano u dvorištima pomorskih luka radi nedostatka radne snage, dok s druge strane dolazi do manjka raspoloživih kontejnera za utovar robe za isporuku. Posljedično tome dolazi do naglog porasta cijene najma od vrtoglavih 10 tisuća dolara za transport od Azije do Europe po kontejneru. Kad bi došlo do situacije da se kanal zatvori kao nekad, cijene elektronike diljem Amerike i Europe vrtoglavo bi narasle. Ista je stvar s plinom i naftom. Kad bi se ova dva izvora prestala prevoziti preko Sueskoga kanala, njihova bi cijena narasla za minimalno 30 %. Takve promjene pogodile bi ekonomije mnogih zemalja što bi dovelo do krize i smanjenja financija. Isto tako jeftino gorivo izvađeno na Bliskom istoku prodaje se američkim zemljama preko Kanala. Svi ti čimbenici čine Sueski kanal strateški važnim područjem za neka od najvećih i najmoćnijih gospodarstava svijeta. Nestabilna politička situacija u Egiptu u posljednjih nekoliko godina i dugotrajni arapsko-izraelski sukobi stvorili su više briga za svjetske političke lidere. Tijekom ratova i oružanih sukoba Sueski kanal postaje vrlo ranjiv jer je meta terorističkih napada. Naravno, i brodovi i tereti koji se prenose kanalom postaju

ugroženi. Takve situacije zahtijevaju veću kontrolu, robe, što zahtijeva i povećan broj radnika. Veći broj radnika zasigurno znači i veći broj izdataka za plaće što opet dovodi do činjenice kako bilo kakva kriza sa sobom nosi gubitke. tisuće ljudi uključeno je u održavanje kanala i podršku njegovim funkcijama. Novije vrijeme sa sobom je donijelo još veću potražnju za transportom robe, još veću želju za zaradom i još veće ideje za proširivanjem kanala kako bi što više brodova moglo svakodnevno njime ploviti. Sueski kanal nalazi se na strateški važnom položaju i zbog toga se iz dana u dan pomno prate sva zbivanja koja se oko njega događaju. Sve države žele igrati važnu ulogu na Mediteranu. Budući da nova globalna pravila zahtijevaju uštedu vremena, novca i, što je najvažnije, osjećaj sigurnosti, ne postoji drugi način osim stvaranja novih i zdravih sporazuma kako bi se osigurale tekuće razvojne promjene. Bliski istok je, piše Carminati (2021), područje velikog rizika i uvijek postoji opasnost od prekida opskrbe i kao posljedica povećanja cijena robe. Trenutačno, brodovi moraju dugo čekati dozvole za slobodnu plovidbu kanalom, a kapacitet im je mali, pa se razmišlja i o izgradnji drugog Sueskoga kanala koji bi doveo do brže i jeftinije dostave robe, prihode Egiptu od tranzitnih pristojbi kao i veću sigurnost Sredozemnog mora.

5.3. Proširenje Sueskoga kanala

Prva veća razmišljanja o proširenju Sueskoga kanala, odnosno gradnji novoga usporednog Sueskoga kanala dogodila su se početkom 2014. godine, a sve je započelo zbog njegove velike gospodarske važnosti (Bogdan, 2015). Novim kanalom nastojalo se prokopati usporedni kanal i tako udvostručiti njegov sadašnji kapacitet i cijelo područje oko kanala pretvoriti u najvažniju egipatsku gospodarsku zonu. Tim se dugoročnim projektom pokušava razviti cijela regija oko Sueskoga kanala i pretvoriti u strateško plovno i globalno poslovno središte za pružanje svih vrsta usluga pomorskog prijevoza. Sljedećih godina planira se poduzetnički razvoj na površini od 76 000 km². Projekt uključuje gradnju logističkih i industrijskih sadržaja. Egipatske su vlasti u lipnju 2014. naredile proširivanje postojećega kanala kako bi se povećao opseg trgovine duž najbrže pomorske rute između Europe i Azije. Projekt je financiran od egipatskih građana, a u samo osam radnih dana prikupljeno je približno 8,1 milijarda dolara (64 milijarde egipatskih funti). Brzina prikupljanja financijskih sredstava i entuzijazam javnosti signalizirao je početak kopanja nova 72 kilometra kanala paralelno s postojećim Sueskim kanalom. Izgradnja novoga kanala trajala je zbudujućih 11, umjesto planiranih 36 mjeseci, a uloženo je gotovo sve od prikupljenih 8 milijardi dolara. Iskopano je čak 250 milijuna m³ pijeska, a produbljen je i gaz staroga kanala sa 17 na 25 metara, kako bi njime mogli proći i najveći kontejnerski brodovi. Prokopavanjem

usporednoga kanala nastojalo se udvostručiti sadašnji kapacitet i cijelo područje oko kanala pretvoriti u jednu od glavnih egipatskih gospodarskih zona. Do sada su se brodovi svrstali u konvoje kako bi mogli prelaziti u ustave, a za prolaz se u ugibalištu čekalo da prođe konvoj iz drugog smjera. Na kanalu su bila tri mjesta za mimoilaženje: Port Said Eastern Entrance, Ballah By-Pass i prirodno Veliko gorko jezero, ali je sada omogućen dvosmjernan promet. Iako je ukupna dužina kanala ostala približno 200 kilometara (zajedno s prilaznim putovima), brodovima više za prolazak neće trebati u prosjeku 18 nego samo 11 sati. Glavni je cilj toga projekta bio udvostručiti dnevni prolazak brodova s dosadašnjih 49 na 97 do 2023. godine, odnosno dnevno bi u svakom smjeru u prosjeku trebalo proći po 45 brodova. Sueski kanal jedan je od glavnih izvora stranih valuta za Egipat koji je pretrpio gubitke u turizmu i stranim ulaganjima nakon izbijanja nemira 2011. i brojnih džihadističkih napada u posljednjih nekoliko godina. Prema tome je građevinski pothvat proširenja kanala već pomogao posrnulom egipatskom gospodarstvu, jer je u gradnji bilo angažirano 45 specijalnih brodova za podvodno kopanje, a na obali je bilo posla za tisuće bagera i kamiona koji su odvozili iskopani pijesak. Na gradilištu je danonoćno radilo 25 000 radnika, a sve je radove nadzirala egipatska vojska. Na izvođenju nove trase kanala radile su četrdeset dvije kompanije koje su bile pod nadzorom egipatske vojske. Egipatska vlada je u listopadu 2014. potpisala ugovore sa šest međunarodnih građevinskih kompanija: The National Marine Dredging Company iz Ujedinjenih Arapskih Emirata, Royal Boskalis Westminster i Van Oord, sa sjedištima u Nizozemskoj, Jan de Nul Group i Deme Group, obje iz Belgije te američke građevinske tvrtke Great Lakes Dredge i Dock Company. U listopadu 2014. angažirane su egipatske tvrtke The Arab Contractors i privatna kompanija Orascom Construction Industries (OCI) za gradnju četiri tunela. Izgrađena su dva tunela za cestovni i dva za željeznički promet, dok je mehanizaciju za bušenje tunela je omogućila njemačka tvrtka Herrenknecht. Radovi su tekli tolikom brzinom da se i bez znanja o broju uključenih kompanija dalo zaključiti kako je na terenu mnogo radnika i tvrtki. Projekt je bio vrijedan osam milijardi dolara, a dovršen je u lipnju 2015. Kanal je svečano otvorio egipatski predsjednik Abdel Fatah al-Sisi 6. kolovoza 2015. Ovo proširenje Sueskoga kanala glavni je dio al-Sisijevog programa da se najmnogoljudnija arapska nacija izvuče iz siromaštva i da se učvrsti međunarodni položaj Egipta te da se pokuša izjednačiti s Francuskom, Njemačkom, Rusijom i ostalim vodećim europskim državama. Promet Sueskim kanalom danas je dvosmjernan. U isto vrijeme brodovi mogu istovremeno ploviti prema Crvenom moru i prema Mediteranu. Cijena prolaska kroz kanal ovisi o tonaži broda. Kako su brodovi različite tonaže, ona ponekad može iznositi i više od 250 tisuća dolara. Ako se uzme u obzir da jedan brod u prosjeku troši približno 46 tisuća

aura na dan u čekanju na prolazak kanalom, najoduševljeniji ljudi što se tiče ovoga proširenja sigurno su brodovlasnici. Egipat od preuređenoga najprometnijega plovnog puta na svijetu očekuje pravi gospodarski zaokret. U 2014. ostvaren je prihod od 5,3 milijarde dolara, a do 2022. godine očekuje porast prihoda od 259 %, odnosno punih 13,2 milijarde dolara na godinu. Na službenim stranicama Sueskoga kanala (*Suez Canal Authority*) opisan je cijeli projekt i glavni ciljevi koji su se njime željeli postići, a oni su:

- povećanje zarade u eurima za egipatski nacionalni dohodak
- povećanje dobiti udvostručenim Sueskim kanalom na 50 %
- skraćivanje tranzitnog vremena s 18 sati na 11 sati za konvoj na jugu
- smanjenje vremena čekanja (plovila čekaju najviše tri sata umjesto 8-11 sati), što će smanjiti troškove putovanja i učiniti Sueski kanal privlačnijim za vlasnike brodova
- privlačenje više brodova na korištenje Sueskim kanalom i nova klasifikacija kanala kao vrlo važne međunarodne pomorske rute
- povećanje broja brodova kojima kanal može svakodnevno upravljati kako bi se uspješno nosio s očekivanim rastom svjetske trgovine
- poboljšanje egipatskog nacionalnog gospodarstva
- pretvaranje Egipta u međunarodni logistički centar.

Važno je naglasiti, a jasno je naznačeno na službenim stranicama Sueskoga kanala, je njegova misija, vizija i njegove dužnosti. Geopolitički značaj kanala jasno se očituje u ove tri stavke.

Misija

- uspostaviti vitalnu ulogu Sueskoga kanala u službi svjetskog gospodarstva i trgovine
- upravljati i voditi Sueski kanala na način koji maksimalno povećava njegove mogućnosti i položaj
- ostvariti očekivanja kupaca kroz stalno poboljšanje operativnog sustava i cjelokupno poslovanje na svim razinama
- održavati konzultacije s klijentima i nuditi im pomoć, kad god je to potrebno, u području pomorskog prometa, logistike, brodogradnje ili bilo kojeg drugog područja od zajedničkog interesa.
- poboljšati performanse Sueskoga kanala kako bi se nosio sa zahtjevima i izazovima sadašnjeg i budućeg vremena, kao i međunarodnim promjenama

Vizija

- pružiti istaknutu i neprekidnu uslugu plovilima koja prolaze kroz Sueski kanal koja postiže najvišu razinu sigurnosti općenito i sigurnosti plovila tijekom njihova tranzita
- raditi na tome da Sueski kanal ostane prvi izbor za brodarske tvrtke, brodove, vlasnike brodova i brodske prijevoznike
- povećati udjele korištenja Sueskoga kanala u svjetskoj pomorskoj trgovini

Zadaće

- osmišljavati, izrađivati i izvršavati planove koji osiguravaju optimizirane tranzite za plovila
- razvijati i održavati kanal kako bi se mogao nositi s razvojem svjetske trgovine i flote
- pružnim brodovima pružiti usluge, vuču i popravke
- omogućiti izgradnju, popravak i potpuni remont brodova i različitih pomorskih jedinica u brodogradilištima

Iz navedene tri stavke vidljivo je kako razvoj Sueskoga kanala kontinuirano raste te kako je tamošnjim vlastima iznimno stalo do održavanja uspješne plovidbe, prometa i transporta robe Sueskim kanalom.

Geopolitički značaj Sueskoga kanala svakako se kontinuirano povećava s razvojem pomorskog prometa i svjetske trgovine. Pomorski promet najjeftinije je prijevozno sredstvo, dok se više od 80 % svjetske trgovinske razmjene prevozi vodenim putovima (pomorska trgovina). Osim toga geografski položaj Sueskoga kanala čini ga najkraćim putem između istoka i zapada u usporedbi s Rtom dobre nade. Putem kanala postiže se ušteda na udaljenosti između luka sjeverno i južno od kanala, što znači da plovidba njime štedi vrijeme, potrošnju goriva i operativne troškove broda. Sueski kanal je najduži kanal na svijetu bez ograničenja. Mogućnost za nesreće je gotovo nikakva u usporedbi s drugim plovnim putovima. Ploviti se može danju i noću, a kanal se prema potrebi može proširiti i produbiti kako bi se nosio s razvojem veličina i tonaže brodova.

Usvajanjem Sustava za upravljanje prometom plovila (VTMS – *Vessel Traffic Management System*), sustav koji ovisi o najsuvremenijoj radarskoj mreži, plovila se mogu nadzirati i pratiti na svakom mjestu dok se kreću kanalom. Na ovaj način postiže se mogućnost brze

intervencije u hitnim slučajevima. Geopolitički značaj očituje se i u sigurnosti koja se plovilima pruža. Naime obale kanala zaštićene su od ispiranja i valova nastalih tranzitom brodova oplata od tvrdoga kamena i hrpom čeličnog lima koje odgovaraju prirodi tla na svakom području. S obje strane kanala postoje stupovi svakih 125 metara za privez plovila u hitnim slučajevima, te kilometarski znakovi koji pomažu u lociranju položaja brodova na plovnom putu. Plovni kanal omeđen je svjetlom i reflektirajućim bovama kao navigacijskim pomagalicama za noćni promet. Sigurnost je važna za geopolitiku kako bi države koje šalju svoju robu, teret i ostale resurse bile sigurne da će ono što se prenosi sigurno stići s jedne strane na drugu. S obzirom na to da u većini slučajeva promet kanalom teče neometano, a poslovanje se odvija sukladno postavljenom misijom, vizijom i zadaćama većina država želi svoje transporte obavljati putem Sueskoga kanala i na taj način osigurati brzu i sigurnu razmjenu dobara između krajnjih subjekata. Sueski kanal je fizički i umjetno stvoren kanal, no on je i svojevrsno umjetničko djelo koje je preokrenulo cijeli svijet, uzrokovalo političke nemire, dalo novi pogled na trgovinu i transport robe pomorskim putovima te pobudilo neke nove političke težnje i sukobe interesa država koje se njime koriste.

Godine 1956. tanker *Ideal-X* pojavio se kao prvi na svijetu takav namjenski kontejnerski brod, a do tada količine kontejnerskih brodova stalno se povećavaju. Recimo samo 2018. godine koreanska nacionalna kontejnerska pomorska kompanija naručila je 12 tankera klase TEU (*Twenty-foot equivalent unit*) s dizajnom od dva otočja što ih čini najvećim kontejnerima u brodskoj povijesti. U sektoru linijskih brodova dogodio se nagli porast zbog širenja tržišta, povećanje proizvodnje, brzog razvoja brodogradnje i građevinske tehnologije, maksimiziranje ekonomije smanjenjem operativnih i radnih troškova po jedinicama, smanjenje emisija štetnih plinova, porast brodskih osiguranja i udruženja. Zaključno, prednost i važnosti Sueskoga kanala očituje se u sljedećem:

- najduži je kanal na svijetu bez ikakvih prepreka i obilaznih puteva
- postotak nesreća koje se dogode na godišnjoj razini neusporedivo je nizak u odnosu na ostale svjetske pomorske puteve i kanale
- neprestana komunikacija i plovidba održava se danju i noću bez prestanka
- moguća su proširenja i produbljenja kanala po potrebi kako bi se uspješno nosio s razvojem veličina i tonaža brodova koji njime svakodnevno prolaze
- implementacijom sustava za upravljanje prometom vozila je sustav koji ovisi o najsuvremenijoj radarskoj mreži sva plovila se mogu pratiti i nadzirati na svakoj točki kanala kao i poduzeti intervencije u hitnim slučajevima.

5.4. Nasukavanje broda Ever Given i posljedice zatvaranja Sueskoga kanala

Kontejnerski brod Ever Given nasukao se 23. ožujka 2021. godine kada je trebao obaviti uobičajenu plovidbu. Ever Given je trenutačno najveće teretno plovilo na svijetu, a u vlasništvu je japanske tvrtke Shoei Kisen Kaisha (Man-yin Lee, Yin-cheung Wong, 2012:1). Teži nešto više od 220 tisuća tona, a kapaciteta je takvog da može prenijeti više od 20 tisuća kontejnerskih jedinica. Njegova uobičajena pomorska ruta određena je od Malvazije do Rotterdama sve dok se toga kobnog jutra nije nasukao. Do nasukavanja je došlo zbog pješčane oluje koja se naglo podigla i udarila u pramčani dio broda koji je naglo počeo kliziti prema desnoj strani kako (Ivčević, 2021). S obzirom na to da su hidraulični zakoni drugačiji u plitkim uvjetima nego na otvorenom moru, brod je ostao zakopan u pijesku i prouzročio osmodnevnu blokadu zbog koje su različite kompanije dnevno gubile do 9 milijardi dolara, a već prvog dana blokade cijena nafte je porasla za 3 %. Prema opširnom izvještaju britanskog Lloydja, ispred Ever Givena zapelo je 165 brodova, od čega 41 brod za prijevoz rasutog tereta, 24 tankera, 33 kontejnerska broda, 16 brodova za prijevoz plina, 15 tankera za tekući teret i osam brodova za prijevoz automobila. Pogled na navedene podatke govori koliko se dnevno iznimno važnih dobara prenosi putovima Sueskoga kanala te koliko je on važan za svjetsko gospodarstvo. Svakodnevno kroz kanal prođe 1 900 milijuna barela nafte, a 1 200 milijardi tona tereta godišnje. Laleh Khalili, profesorica međunarodne politike na Sveučilištu Queen Mary, zaključila je kako je za prometne nesreće u kanalima važna veličina brodova koji njime prolaze. Naime, zanimljivo je kako su iznimno veliki brodovi građeni upravo zbog zatvaranja Sueskoga kanala na sedam godina, tijekom Arapsko-izraelskog sukoba. Kako je kanal toliko dugo bio zatvoren za promet, brodari su naručivali sve veće brodove kako bi što efikasnije mogli obići rt Dobre nade, preplovljavanje istog puta s brodovima manje tonaže je zbog visokih cijena vozarina i preskupe nafte bilo potpuno neisplativo. Zbog zatvaranja Sueskoga kanala na sedam godina i troškova koje bi manji brodovi pri prijevozu imali nastala je logistika naziva *just in time* čiji je cilj odvijanje prometa što brže, uz što manje zastoje. Važno je napomenuti kako je Sueski kanal izgrađen u vrijeme kad se nije razmišljalo o tolikim količinama prijevoza tereta te su njegove dimenzije u početku bile namijenjene manjim brodovima. Kako je promet rastao, kao i potreba za što bržim prijevozom i što većim brodovima, Sueski kanal morao se proširiti. S obzirom na konstrukciju kanala, vlasti su često upozoravale na njegove nedostatke i rizike od opasnosti od nesreća tijekom plovidbe s obzirom na to da je kanal geografski smješten na turbulentnom i osjetljivom području te je izložen i mogućim terorističkim napadima. Stoga kanal osigurava egipatska vojska koja je svakodnevno u pripravnosti s potrebnim naoružanjem. Osiguranje

kanala realizira se nizom drugih rješenja poput kompletne pokrivenosti videonadzorom te suradnjama s internacionalnim pružateljima pravne pomoći i zakonima osiguranja čije se odredbe pružaju i na sporedne putove koje na kraju dovode do kanala i sve do najsjevernije točke odredišnog plovidbenog puta. Zastoj koji bi se dogodio u pomorskoj industriji prouzročio bi za Europu više od 10 % povećanja tržišne cijene s obzirom na to da je Europa najveći svjetski trgovac u razmjeni kontejnera robe od čak 23 %. Tako je za vrijeme nasukavanja broda Ever Given kod određenih brodara koji su pogođeni tim događajem došlo do promjene rute te su posegnuli prethodno spomenutim alternativnim putem do rta Dobre Nade, što je za čak 3 tisuće milja više zaobilazni put te iziskuje mnogo više nafte i troškova od predviđenih, međutim neizvjesnost s kojom su se brodari svakodnevno suočavali zahtijevala je aktivno djelovanje i rješavanje problematike. Man-yin Lee i Yin cheung Wong (2021) navode kako kroz Sueski kanal dnevno prođe otprilike oko 52 broda koji prenose 1,7 milijardi tona prometa, a kroz kanal ukupno prođe 13,5 % svjetskog prometa što izvrsno prikazuje što se dogodi i kakvi se gubici pokrenu kad se prometovanje Sueskim kanalom zaustavi na sedam dana. Procjenjuje se kako je tijekom blokade u Sueskom kanalu izgubljeno oko 17 milijardi dolara, a zastoj je utjecao na logističke operacije, prijevoznike, pošiljatelje robe, primatelje i osiguravatelje. Šteta za ekonomiju u tih sedam dana bila je velika zato što se Sueskim kanalom u velikim količinama prevoze nafta i plin čije su cijene visoke, a njihov pravovremeni transport iznimno je važan. Sektor osiguranja prema procjenama izgubio je 31 milijardu dolara s obzirom na to da su osiguravajuće kuće dužne nadoknaditi štetu tvrtkama, kupcima i ostalim zaglavljenim plovilima. Pokušaji spašavanja broda nisu bili uspješni, poput nastojanja uprave Sueskoga kanala da vlastitim tegljačima probaju pomaknuti brod, međutim oni nisu bili dovoljno snažni niti da naprave minimalan pomak. Nadalje, 28. ožujka Ever Given priopćio je kako je uspješno odstranjeno više od 20 000 tona pijeska i blata koji su sprječavali micanje nasukanog broda te je luk plovila oslobođen, a inženjeri su uspješno iskoristili plimu kao prirodnu pojavu te uz pomoć čak 11 lučkih kopača i dva pomorska tegljača uspjeli pomaknuti brod i tako omogućili nasukanom brodu da ponovno isplovi. Dana 29. ožujka 2021. Ever Given je ponovno isplovio nakon čega se pomorska plovidba polako počela vraćati u normalu, a nešto više od 450 brodova uspješno se kretalo kanalom. Vlasnik Ever Given 1. travnja pozvao se na općenito osiguranje od štete gdje je kao posljedica nasukavanja broda i njegova izvlačenja teret snošenja troškova solidarno na brodarima koji su sudjelovali u njegovu spašavanju. Egipatska vlada je 12. travnja zatražila bilijun dolara kompenzacije od Ever Given broda kao naknadu za ležarinu broda u Velikom gorkom jezeru (*Great Bitter Lake*; jezero koje se nalazi između sjevernog i južnog dijela kanala u Egiptu) što

je Ever Given odbio, stoga je brod još uvijek pod pljenidbom egipatske vlade. Nakon nasukavanja došlo je do istrage, te je 13. travnja 2021. odlučeno kako osiguravatelji Ever Givena moraju isplatiti odštetu upravi Sueskoga kanala (SCA – *Suez Canal Authority*) od 916 milijuna dolara. Međutim pregovori su završili neuspješno, upravi je dosad isplaćeno milijun dolara, a s obzirom na to da se veći dio robe koja je bila na brodu nasukao, vlasnici tereta suočili su se s velikim gubicima i pritužbama kupaca, dok pregovori između Ever Givena i SCA nisu do kraja razriješeni. Nasukavanje Ever Givena dovelo je do značajnih prepreka za razvoj globalne infrastrukture, a vjeruje se da će se posljedice na gospodarstvo osjećati još nekoliko godina. Blokada Sueskoga kanala ponovno se dogodila 9. rujna. Brod dug 225 metara koji je bio na putu za Sudan blokirao je još četiri broda koja su bila iza njega. Ovog puta radilo se o nekoliko sati blokade i nije došlo do trajnih posljedica za svjetsko gospodarstvo. Postavlja se pitanje zašto dolazi do nasukavanja brodova. Neki teoretičari tvrde da s obzirom na natrpanost brodova kontejnerima plovila često pate od dvije vrste naprezanja, na pregibu gdje dolazi do propadanja broda, u sredini te na kraju broda gdje se brod zbog opterećenosti teretom spusti. S obzirom na to da su takvi brodovi napravljeni da budu fleksibilni, uobičajena je njegova prilagodba i spuštanje na određenim dijelovima, štoviše prirodnije je već da brod nakon ukrcaja ostane „krut“. Prema istraživanju, nerijetko se događaju nesreće nasukavanja brodova u Sueskom kanalu, a neke od značajnijih su nasukavanje tankera *Tropic Brilliance*, 2004. u trajanju od tri dana, nasukavanje teretnog broda *New Katerina*, 2016. u trajanju od 12 dana, zatim *OOCL Japan*, 2017. koji se nasukao zbog motornoga kvara te tako ograničio protok nesmetane plovidbe.

5.5. Utjecaj nasukavanja Ever Givena na globalnu trgovinu

U svjetskoj logistici se laka dostupnost u globalnom lancu trgovine podrazumijeva ostvarivom, s mogućnošću o cjenovnom pregovaranju te dostupnosti i pouzdanosti. S obzirom na to da je globalna razmjena naglo prekinuta nasukavanjem gigantskog Ever Givena, utjecaj na trgovinu i promjene koje su se dogodile preko noći. S obzirom na to da je događaju prethodila pandemija COVID-19 koja je uvelike utjecala na stanje pomorskog prometa i trgovine, nasukavanje Ever Givena uzrokovao je drastičan porast cijena u području dostave za umalo pa dvostruko veću cijenu od dosadašnje. Sjeverna Amerika osjeća manje posljedice od Europe i Azije jer se američko tržište oslanja na rute putem Pacifika za prijevoz dobara do zapadne obale te preko Panamskoga kanala do istočne obale. Američki brodari skloni su snalaženju, stoga se koriste alternativama u krizama ili prometnim nesrećama i zastoju trgovine kao što je prijevoz robe zračnim prometom ili povećanje korištenja Panamskoga

kanala. Tako je blokada Sueskoga kanala također utjecala na razvoj inicijative Pomorskog puta svile (*Belt and Road Initiative*) pod vodstvom Kine. Sekundarna vodeća svjetska sila trgovine, uvoz i izvoz ovisio je o prohodnosti kanala. Inicijativa Pomorskog puta svile velika je investicija od čak sedamdeset zemalja svijeta i internacionalnih organizacija čime je stvoren put gladak poput svile spajajući južnu Kinu i centralnu Europu sa Sjevernim morem. To je put koji prolazi Sueskim kanalom što znači da je blokada također utjecala na inicijativu država tako narušavajući svjetsku trgovinu s još jednog aspekta. Prema istraživanju njemačke osiguravateljske kuće Allianz, takva zapreka može umanjiti globalnu trgovinu za čak 0,2 do 0,4 % te posljedično tome dolazi do inflacije i povećanja rasta cijena u svim ostalim kategorijama svakodnevnog života i lanca opskrbe. Dakle, osiguravateljske kuće i pravne kompanije suočavaju se s povećanom količinom tužbi za naknadu štete. Predmet takvih tužbi najčešće se odnosi na odgodu ili poremećaj u pomorskom prometu uzrokovano nasukavanjem broda. Rješavanje pristignutih tužbi neće biti riješeno sve dok se stranke uspješno ne nagode, a predviđanja su da takvi procesi mogu potrajati i do četiri godine od trenutka podizanja tužbe. Kada se govori o političkim promjenama koje su također posljedica Ever Given nasukavanja, čija je blokada spriječila mnoge države u ostvarivanju svojega godišnjeg plana razvoja kao i sprječavanje razvoja globalne infrastrukture poput primjerice tvorničke proizvodnje mobilnih uređaja neke države, značajno je usporeno s obzirom na to da se izvoz u druge zemlje obavlja putem Sueskoga kanala što je u danom trenutku bilo onemogućeno. Važno je napomenuti kako se nasukavanje brodova može protumačiti kao upozorenje za provjeru infrastrukture Sueskoga kanala i okolnosti zbog kojih do nasukavanja dolazi. Novo nasukavanje nakon samo nekoliko mjeseci dovoljno je upozorenje kako bi se blokade a s njima i teški gubici za gospodarstvo mogli ponovno dogoditi. Istraživanja zašto i u kojim okolnostima se prometne nesreće događaju iznimno su važna za održavanje redovnoga pomorskog prometa preko Sueskoga kanala, prijevoza robe i održavanja pozitivne gospodarske stabilnosti. Uzimajući u obzir ljudsku pogrešku i tehnološki kvar na brodu, istraživanja smatraju da na nasukavanje utječu vremenske promjene poput snažnog vjetra. Treba uzeti u obzir i brzinu kojom se brod kreće, tako je utvrđeno da se Ever Given kretao po brzini do čak 13 čvorova uz uobičajenih 7 – 9 čvorova kroz kanal. Maersk Denver (2021) navodi kako je malo brža kretnja uobičajena zato što ona omogućuje lakše upravljanje kormilom broda. S obzirom na to da je proceduralno pravilo od uprave kanala da njihovi ovlaštenici pristupe svakom brodu i njegovu kapetanu nakon što brod uplovi u kanal te na taj način daje sigurnosne upute kapetanu broda za prolazak kroz kanal, zaista je nejasno kako je uza sve mjere opreza takav događaj uspio eskalirati. Uzroci takvih događanja koja su od

iznimne važnosti i utjecaja trebaju se još istražiti. Pod pretpostavkom da bi se utvrdila krivnja kapetana ili pomoraca u plovidbi za nasukavanje radi krajnje nepažnje ili nemara, SKK kao poslodavac kapetana i pomoraca snosio bi odgovornost za naknadu takve štete. Međutim, upitno je da li bi SKK kao poslodavac u potpunosti snosio štetu ili bi se podijelila odgovornost između najmoprimca broda i vlasnika.

Zaključno, s obzirom na važnost održavanja brodskih plovnih ruta sigurnim i održivim, nasukavanje Ever Givena je „poziv na buđenje“ za mnoge industrije, posebno brodske i logističke. Nesretni slučaj pruža mnogo prostora za istraživanje i testiranje rješenja i rješavanje problematike nuspjava ultra velikih brodova u globalnom lancu opskrbe te pronalazak alternative u rezanju troškova i sprječavanje korištenja zaobilaznih putova i posljedično postrožavanje odgovornosti za nastalu štetu.

6. PRAVNE POSLJEDICE NASUKAVANJA U SUESKOM KANALU

Blokada najvažnijega svjetskog lanca opskrbe robom i prirodnih resursa uzrokovala je svjetsku krizu i nemir. Postavlja se pitanje odgovornosti i tko će snositi posljedice za štetu neviđenih razmjera. Vlasnik broda odgovoran je za štetu nastalu na brodu kao i za štetu koja je nastala trećim ugovornim stranama. U ovom slučaju osiguravatelj Ever Givena pokriva samo određeni iznos štete nastale trećim stranama, vlasniku broda, troškove nastale uobičajenim korištenjem broda te naknadu za štetu za dobra koja su bila predmetom transporta, a prilikom nasukavanja su uništena ili oštećena. Također, obvezan je naknaditi štetu nastalu žrtvama nasukavanja koje nisu u izravnom doticaju s događajem, primjerice uobičajenim i svakodnevnim korisnicima kanala koji su pretrpjeli oštećenje tereta, tržišni gubitak ili pad u poslovanju. Općenito gledajući s pravnog aspekta, blokada Sueskoga kanala rezultirala je mnogim nastalim pravnim sporovima između trgovaca i brodovlasnika unutar nabavnog lanca.

Pomorska industrija utemeljena je na odredbama pomorskoga prava koje se primjenjuje kao primarno u internacionalnim sporovima te pravila struke i običajnog prava kao sekundarna primjena pravnih pravila. Ugovor o teretnom prijevozu odnosi se na sporazum između vlasnika tereta i vlasnika broda da vlasnik tereta obavlja prijevoz tereta i robe brodom vlasnika broda određenim pomorskim putem u svrhu transporta robe od točke polazišta do točke odredišta. Takav ugovor može imati nekoliko oblika, a najčešći u praksi je brodarski ugovor ili tovarni list. Brodarski ugovor (Ugovor o najmu ili zakupu broda) je ugovor između vlasnika broda i naručitelja prijevoza za uporabu vozila u cijelosti ili djelomično. Tovarni list je oblik ugovora koji se sklapa između prijevoznika i vlasnika dobara. U navedenim ugovorima definirana su dobra koja se prevoze što uključuje vrstu robe koja se prevozi, količinu i odredišnu točku do koje prijevozna dobra trebaju stići. Svaki ugovor koji se sklapa sadrži obvezne elemente, a koji su definirani međunarodnim konvencijama i haškim pravilima čije regulacije moraju biti implementirane u ugovoru, prava i obveze ugovornih strana te osiguranje od odgovornosti prijevoznika. Fakultativne odredbe odnose se na dodatke koje stranke mogu uključiti u ugovor te predstavljaju njihovu slobodnu volju ugovaranja. Također, uobičajeno je da ugovorne strane uključuju odredbu ugovora koja se odnosi na prijevoznika, a uključuje osiguranje od odgovornosti od štete uzrokovanu nasukavanjem broda te će biti isključen zbog odgovornosti zbog odstupanja od uobičajene ugovorene plovidbene rute. U takvom slučaju pojam stranke neće se definirati haškim pravilima pomorske plovidbe, a prijevoznik neće biti odgovoran za kršenje ugovornih odredbi u slučajevima kada prijevoznik u svrhu pravovremenog obavljanja posla koristi alternativnu rutu plovidbe te time nastoji

ispuniti ugovornu obvezu, međutim takvi događaji mogu imati i određene posljedice odnosno dovesti do raskida ugovora na štetu prijevoznika ako alternativni pomorski put nije svrhovit i drastično odstupa od sigurnosne plovidbe u odnosu na primarnu putanju. Tada će vlasnik tereta imati pravo na podizanje tužbe protiv prijevoznika te pravo na naknadu štete, dok prijevoznik neće imati pravo na povrat dodatnog učinjenog troška koji je uzrokovan alternativnim prijevoznim putem.

Nekoliko studija i uvid u pravnu praksu (Sustainability, 2021) odgovara na određena pitanja o pomorskoj plovidbi, a odnose se na prednosti i nedostatke velikih plovila, postupanje u dobroj vjeri, sposobnost za plovidbu prema pomorskom osiguranju, odgovornost broдача prema brodarskom ugovoru na vrijeme radi prolaska kroz Sueski kanal i pitanje kašnjenja isporuke tereta. U nastavku slijede izabrani primjeri.

U studiji o utjecaju velikih plovila na nesreće, prema stajalištu Noteboom i Rodrique (2021), utvrđeno je da veća plovila stvaraju manje troškove od predviđenoga kapaciteta, no takve prednosti dovode do smanjenja ekonomskih razmjera. Smatraju da rastuća veličina plovila dovodi do omasovljavanja jediničnog tereta na moru, što posljedično zahtijeva od morskih luka provedbu procesa atomizacije. Tran i Haas (2021) podržavaju iznesenu teoriju stavom da proširenje kapaciteta i rast broda pokazuje da će ulaganje u nove kapacitete dovesti do povećanja ukupnog prihoda, ali niži jedinični prihod. Kako bi se izravno koristila prednost ekonomije razmjera, treba uzeti u obzir trošak dostave te drugi čimbenici poput troška ukrcaja i iskrcaja kao i pristanak u luku. Pozitivan pomak dogodio se u naknadama za vozarine, dok se kao negativan učinak na sveukupnu dobit može spomenuti povećanje cijene goriva. Značajni su materijali za izradu brodova, koji su istraživanjem pokazali da je distribucija gustoće za sudar i samo oštećenje prizemljenja normalizirana glavnim dimenzijama broda te uvelike ovisi o veličini broda. To znači da veći brod ima veću mogućnost veće duljine oštećenja, dok manji brod ima manju mogućnost relativne duljine oštećenja. Kompanije vlasnice tvornica u Aziji, a provode transport u Europu imaju tendenciju kupovanja kontejnera više nego njihovo iznajmljivanje te tako ostvaruju pozitivnu zaradu, dok preoceanski prijevoznici korištenjem najma rezultiraju često negativnim financijskim učinkom jer najam većih brodova znači i veću cijenu. Pravno značenje postupanja u dobroj vjeri i sposobnost za plovidbu u pomorskoj industriji očituje se u odredbama engleskog Zakona o pomorskom osiguranju, 1906. Članak 17. smatra da je ugovor o pomorskom osiguranju sklopljen u dobroj vjeri te ako kao ga ne poštuje nijedna ugovorna strana, tada druga strana može proglasiti ugovor ništavim. Pitanje sposobnosti broda za plovidbu istražuje obuhvaća li takav okvir autonomiju broda bez posade. U Južnoj Koreji nekad se smatralo da

je isključiva odgovornost brodovlasnika za namjerno i loše ponašanje ili kakva druga nepromišljena djela u pomorskoj plovidbi. Odgovornost broдача prema ugovoru za upravljanje plovidbom tijekom prolaska kroz Sueski kanal ovisi o vrsti ugovora i vrsti plovila koje se koristi. Američke studije pokazale su da ako se radi o brodarskom ugovoru na vrijeme, najmoprimac ne odgovara za plovilo ugovara uslugu plovila koju pruža vlasnik broда putem svojih zaposlenika (kapetana i posade). Također se postavlja pitanje odgovara li vlasnik broда za općenitu linijsku plovidbu ili se na temelju ugovora obvezuje da neće odstupiti od ugovorom definirane plovidbene rute. Pri definiranju rute prava i obveza treba uzeti u obzir posebne odredbe koje specificiraju postojeće odredbe brodarskog ugovora na vrijeme, poput vremenske povelje *Supply time* koja je na međunarodnoj razini uporabe pri sklapanju takvih ugovora radi pružanja praktičnih smjernica u postupcima za provedbu arbitraže i definiranja mjerodavnog prava u pravnim sporovima između stranaka. Mnoge države koriste već unaprijed napisane odnosno tipizirane ugovore u pomorstvu za sklapanje takvog posla te se često primjenjuju na slučajeve gdje ne postoji izričit sporazum stranaka već prešutan te se na taj način smatra da su procesi puno brži i jednostavniji. Uobičajena takva praksa primjenjuje se u zemljama poput Kine, Njemačke, Japana. Institut odgovornosti za nedostatke i štetu ovisi o vrsti ugovora koji se zaključuje, bilo da se radi o brodarskom ugovoru za putovanje ili brodarskom ugovoru na vrijeme. Kod brodarskog ugovora za putovanje najmoprimac ima pravo i ovlast samostalno imenovati i nadzirati kapetana kao i davati naredbe, dok je kod brodarskog ugovora na vrijeme drugačiji slučaj gdje vlasnik broда zadržava takvo pravo. Takav primjer vidimo u slučaju Ever Givena gdje je vlasnik broда SKK postavio svojega kapetana te posljedično tome i odgovara za nastalu štetu. Primjerice, Japanski trgovački zakonik propisuje da brodarski ugovor stupa na snagu kada jedna od strana osigura opremljeno plovilo s imenovanom posadom za korištenje i uporabu drugoj strani u određenom razdoblju u zamjenu za plaćanje zakupnine. Također razlikuje e u tome što prema tom trgovačkom zakonu najmoprimac može i ima ovlast u dogovoru s kapetanom broда promijeniti rutu plovidbe kao i druga pitanja koja se odnose na korištenje broда. Također, najmoprimac je odgovoran za troškove goriva, troškove kapetana broда koji su povezani s brodom, troškove pristaništa u luci i sve ostale troškove povezane s brodom. Tako je Ever Given odgovoran za sve troškove posebnih naknada za peljarenje, naknade za vuču, kanalske cestarine i troškove goriva sukladno uvjetima ugovora. SKK je tako odgovoran i za plaće pomoraca i troškove popravka vozila nužnih za njegovo uobičajeno i svakodnevno korištenje. Pravne posljedice zbog kašnjenja isporuke tereta dovele su do situacije u kojoj najmoprimci mogu izbjeći odgovornost ako je rizik povezan s vlasnikom broда. Ne bi se trebalo oslanjati

na takve mogućnosti, posebno ako je teret klasificiran kao „opasan“ u skladu s definicijom nacionalnih i međunarodnih pravila. Prema članku 17. Rotterdamskih odredaba o odgovornosti prijevoznika za gubitak, štetu ili kašnjenje, postojat će odgovornost prijevoznika ako tužitelj prema općoj pretpostavki za teret dokaza koja je na tužitelju dokaže da se gubitak, šteta ili kašnjenje, događaj ili okolnost koji je prethodio nastanku štete dogodio u razdoblju odgovornosti prijevoznika. S obzirom na to da nacionalna pravila o odgovornosti za zakašnjenje isporuke dobara država još nisu u potpunosti usklađena s međunarodnim konvencijama o pomorstvu, ugovornim stranama je dopušteno slobodno ugovaranje takvih odredbi. Na kome leži teret troškova koji nastanu slijedom takvih događaja također je podvrgnuto dogovoru stranaka što pokazuje kako je rizik odgovornosti između ugovornih strana i dalje neuravnotežen.

6.1. Općenita primjena pravnih odredbi u pomorskom prometu

S obzirom na to da Ugovor o prijevozu tereta ima internacionalnu snagu, on povećava problematiku odgovarajuće primjene pravnih pravila u ugovornim odredbama s obzirom na to da su pravne odredbe svake države drugačije. Stoga se postavlja pitanje o tome pravo čije države je primjenjivo. Iako je pomorsko pravo dostiglo međunarodnu razinu, postoje konvencije međunarodnog prava koje imaju obveznu primjenu u pravnim poslovima i ugovornim odredbama, iako se još uvijek primjenjuju nacionalne odredbe država ugovornica. Stoga u odnosu u kojem haška pravila to dopuštaju, ugovorne strane imaju slobodu sporazumnog ugovaranja odredbi kao i slobodu odlučivanja pravo koje države će biti primjenjivo u slučaju spora. Nadalje, postavlja se pitanje pomorskog osiguranja te koja je konkretno njegova uloga. Naime pri sklapanju ugovora vrlo je važno da ugovorne strane budu osigurane. Ugovor o osiguranju pomorskih dobara je ugovor između osiguravatelja i osiguranika koji jamči zaštitu od štete i jamči odštetu onome kome je šteta nanesena, od strane osiguravatelja u obliku određenog iznosa premije. Predmet osiguranja mogu biti razne morske opasnosti kao i mnogi rizici koji se odnose na terete (teretni rizik), opasnost od gubitna tereta, štetu na teretu, brodu, oštećenje tereta od trenutka prijenosa tereta na brod sve do trenutka skidanja tereta s broda na odredišoj točki. Ovakva vrsta osiguranja garancija je sigurnosti broda i njegovih tereta. Pomorsko osiguranje dijeli se na tri kategorije:

- I. Kasko osiguranje.
- II. Osiguranje strojeva.
- III. Osiguranje od štete.

- I. Kasko osiguranje pokriva svu štetu nastalu na brodu u bilo kojem obliku.
- II. Osiguranje strojeva pokriva štetu nastalu na strojnoj opremi broda.
- III. Osiguranje od štete zaštita je od rizika povezanog s odnosom vlasnika broda i najmoprimca broda, nastanka štete te štete nastale krivnjom posade i štete nastale na teretu koji se prevozi.

Posljednja kategorija pomorskog osiguranja je vrh osiguranja koji vlasnicima broda pruža mnoštvo dodataka na osiguranje te pokriva rizik odgovornosti od treće strane što u prethodno navedenim kategorijama osiguranja nije bio slučaj. Posebna kategorija osiguranja u pomorskoj industriji je opće osiguranje kao izuzetak od osiguranja od štete. Takav način osiguranja uobičajen je u pomorskom pravu. To je internacionalna regulacija koja osigurava brod ili život na brodu od nastalih opasnih situacija u hitnim slučajevima. Također, ne ostavlja ugovornim stranama izbor osim onoga na podijeljenu odgovornost u slučaju nastale štete ili nastalog štetnog događaja. Šteta na trupu broda dok brod isplovljava poseban je oblik štete te potpada pod drugačije odredbe od odgovornosti, u suprotnom ako je brod u potpunosti potopljen, neće potpadati pod posebnu kategoriju općeg osiguranja u pomorskoj industriji. Zaključno, opće osiguranje nije povezano s ugovorom o teretnom prijevozu. Iako su početkom 14. i 15. stoljeća postojala nastojanja da se takva vrsta osiguranja od štete uvrsti u ugovor, tek se u 19. stoljeću York-antwepenska pravila, kao jedinstvena pravila o zajedničkim havarijama usvojila primjenu osiguranja od štete, definirala njihov opseg te koji su gubici i troškovi bili prihvatljivi za takvo osiguranje. Danas, opće osiguranje od odgovornosti za štetu dio je brodarskog ugovora i tovarnog lista. Ako jedna ugovorna strana ima izričitu odgovornost prema drugoj ugovornoj strani, takva klauzula mora biti izričito naznačena. Prosječni iznos rashoda uključuje trošak istovara, isplovljavanje broda te najam vuče u slučaju takve potrebe za pomoć brodu kod isplovljavanja. Stoga pri sklapanju svakog ugovora i njemu odgovarajućeg osiguranja svaka od ugovornih strana treba definirati svoj opći prosječan trošak, a brodovlasnik treba imenovati kontrolora općega prosječnog troška za utvrđivanje i provjeru troška svake ugovorne strane. Kontrolor općega prosječnog troška je stručnjak u pomorskom osiguranju čija je glavna uloga potvrditi prosječni iznos troška, a kako bi utvrdili rezultat, u obzir treba uzeti što je sve točno uključeno u takav trošak, sve čimbenike i okolnosti poput utjecaja tereta na prijevoz, teretnicu i visinu pologa za osiguranje. Vlasnik broda ima pravo naplatiti rizik uzimajući depozit u gotovini, zahtijevajući bankovnu garanciju ili naplatu putem općeg osiguranja od štete. To znači da u slučaju kada vlasnik broda pretrpi

štetu zbog kašnjenja broda, svaka strana koja je sudjelovala na bilo koji način u pomorskom poslu solidarno odgovara vlasniku za štetu.

6.2. O kompaniji Suez Maritime Canal

Kompanija Suez Maritime Canal nacionalna je egipatska kompanija od koje sav novac, prava i obveze tvrtke odlaze u državnu blagajnu. Dioničari i ostali imatelji sastavnih dionica naplaćuju se u skladu s vrijednošću dionica na Pariškoj burzi. Upravljanje Sueskim kanalom u rukama je neovisnoga pravnog tijela koje ima pravnu osobnost i povezano je s Ministarstvom trgovine. Ustroj navedenoga upravljačkog tijela i visinu naknade za njegove članove utvrđuje predsjednik republike. Upravljačko tijelo ima sve ovlasti potrebne za pravilno upravljanje kanalom. Upravljačko tijelo ne dovodi u pitanje nadzor nad Odjela za reviziju, već ima samostalan proračun koji mora biti u skladu s nacionalnim odredbama. Razdoblje proračuna traje od 1. srpnja do 30. lipnja svake godine. Upravljačko tijelo ima ovlast imenovati jednog ili više svojih članova za izvršavanje njegovih odluka ili obavljanja dužnosti koje će im biti dodijeljene. Tijelo ima pravo osnovati odbor koji će obavljati istraživanje rada i proučavati važna pitanja koja se odnose na poslovanje kanala. Na čelu odbora stoji predsjednik odbora koji zastupa odbor pred sudovima, vladom i drugim nacionalnim tijelima. S obzirom na to da je Suez Maritime Canal nacionalna kompanija, sva njezina imovina je zamrznuta i isključena iz predmeta poslovanja i pravnih poslova te je bankama i nacionalnim organizacijama kao i pojedincima zabranjeno raspolaganje, osim u slučajevima izričitog naloga Uprave. Uprava zadržava sve zaposlenike te će nastavljati obavljati svoje dužnosti te nitko ne može napustiti položaj koji im je dodijeljen ili odustati od njega na bilo koji način bez dopuštenja Upravnog odbora. Svako kršenje navedenih pravila poslovanja kažnjava se trostruko više od uobičajene vrijednosti novca ili kaznom zatvora koja se utvrđuje ovisno o visini prekršaja, a ministar obrane ovlašten je davati izvršne naloge.

7. UTJECAJ PANDEMIJE COVID-19

Pandemija s kojom se svijet bori već pune dvije godine utjecala je na svaki aspekt života i rada, a najviše na trgovinu i sustav razmjene dobara. S obzirom na to da se Sueskim kanalom odvija najveća trgovina na svijetu, za pretpostaviti je da će pandemija pogoditi poslovanje svjetskih velesila. U nedostatku radne snage kompanije su morale reorganizirati način poslovanja kako bi uspjele držati korak s vremenom nesmetanog poslovanja i razmjene dobara. Portal *The Conversation* (McGillvray, 2021) navodi kako postoji problem zbog nedostatka kontejnera u slučajevima kada se na svakih sto kontejnera vrati njih četrdeset. U 2020. godini zabilježen je podatak o više od 3 000 nestalih kontejnera. Pandemija je utjecala na trgovinu toliko da se svakodnevno bilježe neočekivane promjene od naglog porasta cijena, povećanja poreza na uvoz i izvoz, rast cijene nafte, nedostatak kvalificirane radne snage te je lanac opskrbe postao poput kule od karata. Svjetske kompanije trebale bi pratiti svoje lance pogotovo prilikom transporta u pomorskoj trgovini. Pandemija je pokazala kako se preko noći može dogoditi da jednostavni proizvodi u trgovinama poput sredstva za dezinfekciju ruku ili toaletni papir mogu nestati ili im cijena može narasti do apsurdna. Prema Sanders (2020), sve je to posljedica zastoja u lancima opskrbe zbog pandemije COVID-19, a pogotovo nasukavanja Ever Givena koje je samo pogoršalo tržišnu situaciju. Posljedično, ako se dogodi takav zastoj u protoku plovidbe, može potrajati i do šezdeset dana da se sustav opskrbnog lanca resetira i vrati u normalan tijek poslovanja. To znači da će potrošači nastaviti osjećati poremećaj u svakodnevnom životu još mjesecima nakon. Zašto se događa da sustav jednostavno kolabira iako postoje visoko razvijene tehnologije i metode za upravljanje rizicima? Odgovor leži u tome da postoji veliki nedostatak fleksibilnosti u načinu funkcioniranja i poslovanja na tržištu. Lanci opskrbe najvećim dijelom su dizajnirani tako da budu što je više moguće štedljivi te ukidaju svaki nepotrebnii trošak, a otpornost i učinkovitost zanemaruju. Stoga je za očekivati da su kupci više posvećeni jeftinijim proizvodima koji se brže i lakše isporučuju, a svaki eventualan zastoj predstavlja opasnost od bankrota. Mangan (2021) navodi primjer u kojem jedna od najvećih svjetskih kompanija za prijevoz kontejnera *Maersk* procjenjuje da trošak prijevoza jabuke od Novog Zelanda do hladnjače u Europi stoji 8 centi te je uspoređujući s troškom jabuke lokalne farme finalno isplativije transportirati proizvod s drugoga kraja svijeta nego ga proizvoditi lokalno. Sve zemlje svijeta bile su primorane na zatvaranje svojeg poslovanja kako bi spriječili širenje virusa. Proglašavanje *lockdowna* jedan je od najvećih razloga poremećaja u lancima opskrbe. Ako je tvornica zatvorena, radna snaga ne može proizvesti robu potrebnu tržištu, pomorska industrija stavljena je na čekanje, dolazi do nestašice proizvoda, cijena proizvoda raste. Napredak u

tehnologiji doveo je do digitalizacije i automatizacije u proizvodnji te samim time proizvođače čini manje ovisnima o velikoj radnoj snazi koja postoji samo u određenim dijelovima svijeta poput Azije gdje je smještena najveća koncentracija svjetske industrije. Proizvodnja je sve mobilnija stoga se lakim i brzim promjenama može prilagoditi se potrebama tržišta. Tako Bell (2021) tvrdi da s napretkom mobilne proizvodnje i kontinuiranom minijaturizacijom proizvoda i naprednom digitalizacijom proizvoda, primjerice knjige, dolazi do postupnog sužavanja globalnih lanaca opskrbe i smanjenja teretnih kilometara, a poremećaji poput pandemije i nasukavanja broda Ever Given još više ubrzavaju takve procese. Kao primjer može se istaknuti istraživanje američke novinarke Sanders (2020). Čip koji je jedan od bitnih dijelova mobilnog uređaja tvrtke Apple dizajniran je u Kaliforniji, proizveden je na Tajvanu, a testiran na Filipinima, ali dodaje se Appleovim proizvodima u Kini. Ako nastane zastoje u jednom od tih procesa, Apple će biti u problemima vezano za isporuku proizvoda. Nadalje, javlja se problem prenapučenosti brodova u pomorskoj plovidbi, posebno u Sueskom kanalu koji je žila kucavica i glavna nit koja spaja protok između Europe i Azije. Prema nastalim događajima, vidljivo je koliko svjetska trgovina ovisi o prohodnosti pomorskih putova. Nastupanjem poremećaja u proizvodnji dolazi do situacije kada se velika količina brodova izvanredno nađe na istoj plovidbi, dolazi do prometne gužve te se povećava opasnost i od pomorskih nesreća. Kako bi se ovi problemi riješili, potrebno je dodati otpornost, odnosno fleksibilnost u opskrbe lance. U suprotnom, trend nestašice i povećanja cijena robe i energenata nastavit će svoju uzlaznu putanju. Američki novinar Perez-Franco (2018) u osvrtu na budućnost i utjecaj digitalizacije iznosi da je Kina svjetska velesila i vodeći proizvođač na svjetskom tržištu, dok se ostatak trgovine i gospodarstva odvojio u potpunosti pri tome se jedva povezujući. Svakodnevni pritisak i povećanje cyber napada, krađa podataka, moderni terorizam, sve su to elementi ometanja trgovine i opskrbe, dok s druge strane postoje potrošači koji zahtijevaju visoku razinu usluge i kvalitete i sve su više rasprostranjeni, a nazivaju se Alfama. Perez-Franco (2018) proveo je istraživanje kojim je ispitivao stručnjake u području opskrbe i trgovine te analitičare o njihovim predviđanjima i očekivanjima o tome kako bi tržište moglo izgledati u odnosu na danas. Na temelju istraživanja zaključuje kako najveći utjecaj na razvoj i promjene tržišta imaju tri kategorije. Porast i važnost prikupljanja podataka. Prikupljanje podataka ispituje u kojem smjeru bi se trebalo tržište razvijati. Istraživanje daje smjernicu, putokaz, stoga su podaci najvjerodostojniji oblik i sigurna strategija napretka. Drugi utjecaj na razvoj ima potreba za obrazovanjem, posebno u području robotike, automatizacije i umjetne inteligencije. To posljedično znači sve veću uporabu robota kao radne snage koja postaje obavezna. Treći

čimbenik u futurističkom svijetu je pojednostavljenje relevantnih propisa i njihovo usklađivanje. Potrebna je usklada nacionalnih pravila s međunarodnim pravilima kako bi ona bila primjenjiva i jednako vrijedna za sve, a pogotovo primjenjiva na inovacije. Zaključno, s obzirom na ubrzani način života, svakodnevne promjene, nesigurnost i faktor iznenađenja, razvitak tehnologije koja zamjenjuje ljude postavlja se pitanje kako će izgledati robna trgovina i opskrba za dvadeset godina.

8. ŠTO JE SVE SUESKI KANAL

Prije glavnog zaključka u radu potrebno je napraviti presjek istraživanja o Sueskom kanalu i dodati radu autorsku znanstvenu komponentu. Sueski kanal izabran je kao tema istraživanja zbog svoje zanimljive povijesti i važnoga geopolitičkog značaja koji je imao u prošlosti, a u još većoj mjeri ima ga i danas. Sueski kanal nije samo kanal koji razdvaja Afriku i Aziju a spaja Crveno i Sredozemno more, on spaja i važne strateške točke prijevoza robe, te je najvažniji tankerski plovni put za opskrbu europskih zemalja naftom s Bliskog istoka. Dakle, što je sve Sueski kanal? Sueski kanal jednim dijelom može biti opisan i metaforički. On je primjer borbe francuskoga genija koji na temelju vizije sastavlja opširni plan o izgradnji Sueskoga kanala, tajnih dogovora, zapleta i raspleta koji su u jednom trenutku bili sve samo ne svrha onomu zbog čega se kanal prvotno počeo graditi. Povijest Sueskoga kanala može se usporediti s velikom borbom za pravdu i istinu, ono čega i danas i nakon toliko vremena svijetu nedostaje. Sueski kanal smanjio je morski put između Arapskog mora i Londona za gotovo deset dana plovidbe, izmijenio je viziju i namjenu egipatske regije u kojoj je kanal sagrađen, a koja je zahvaljujući Sueskom kanalu postala jedna od najvažnijih egipatskih i svjetskih regija. Sueski kanal je prvi projektiran za parne brodove. Procjenjuje se da svjetska trgovina zahvaljujući Sueskom kanalu dnevno obrće više od deset milijuna dolara, a povećane potrebe trgovine rezultirale su proširenjem kanala dodajući obilaznice kako bi se ubrzalo vrijeme prolaska kanalom. Obilaznica Ballah koja je duga do 35 kilometara može dvostruko povećati do tada moguće dnevne kapacitete kanala. Navedena obilaznica otvorena je 2015., a u iduće četiri godine otvorilo se čak pet pontonskih mostova koji su inovativno i svrhovito dizajnirani kako bi se promet kanalom mogao odvijati bez zastoja. Ispod kanala se nalazi samo jedan tunel, a u planu je izgradnja još šest dodatnih tunela. Na ovaj će način promet Sueskim kanalom pomoću tunela biti moguć za osobne automobile i za željeznički promet. Klimatske promjene u velikoj mjeri utječu na budućnost i funkcionalnost Sueskoga kanala. Zadnjih nekoliko godina arktički led omogućio je da kroz Sjeverni morski put mogu prolaziti teretni brodovi koji skraćuju put između Europe i Azije za više od tisuće kilometara. Usporedi li se to sa Sueskim kanalom, ovaj put daje puno brže mogućnosti prometovanja i trgovine između dva kontinenta, a nastavi li se topljenje ledenjaka, prohodnost ove pomorske rute neće biti samo u ljetnim mjesecima. U uvodnom dijelu rada navedeno je kako bi rad mogao služiti kao polazišna točka i podloga za daljnja istraživanja u polju međunarodnih odnosa i diplomacije. Istraživanjem o temi zaključeno je kako se novija istraživanja o Sueskom kanalu uglavnom temelje na blokadi koja se dogodila prošle godine u ožujku zato što je navedeno

nasukavanje pokrenulo mnoga svjetska geopolitička pitanja. Rusija i Kina zbog nasukavanja na Suez odmah su pokrenule promociju svojih trgovačkih plovni putova koji su se pokazalo kraćim nego prometovanje Suezom. Postavlja se pitanje zašto se baš Kinezi i Rusi žele uspeti na vrh ljestvica pomorske trgovine. Odgovor leži u riječi moć. Geopolitika, baš kao i politika na koju smo svakodnevno navikli obilježena je riječju moć pa tako i Kinezi i Rusi žele uspostaviti vlastiti model globalizacije trgovačkih puteva. Kontrola nad trgovinom i morskim putovima putem kojih se trgovina odvija vodi do moći nad trgovinom, proizvodnjom, ulazima i izlazima robe, brodovima, brodskim posadama, proizvođačima robe koja se prenosi i onima koji će tu robu koristiti. Uspostava kontrole nad morskim putevima predstavlja uspostavu nad cijelim lancem koji u trgovini i prijevozu robe sudjeluje. Sukobi oko Sueskoga kanala koji su se odvijali u prošlosti ne razlikuju se mnogo od onih koji se nad njime, a i ostalim morskim trgovinskim putevima odvijaju danas. Cilj je isti, geopolitika, moć. Pisanjem rada prolazilo se kroz razne faze razmišljanja i interpretacije događaja koji su se događali kroz povijest Sueskoga kanala do danas. Svaka politika pa tako i geopolitika teži nekom uređenom sistemu prema kojem će se donositi odluke o rješavanjima problema, izvršenje tih odluka i uspostavljanje dobrih uvjeta u korist cijele društvene zajednici. Sueski kanal tako predstavlja kanal koji ima dobro razvijenu svrhu i stupanj organiziranosti, on doista i služi zajednici i godinama se radilo i još se uvijek radi na zadovoljavanju svjetskih standarda pomorske trgovine. Međutim ono što uvijek izaziva sukobe je želja za prevlasti određenih naroda za određenim stvarima, odnosno materijalnim dobrima. Neke države žele prednjačiti u globalizaciji šuma, dok su neke više zainteresirane za globalizaciju mora, trgovine, prometa, novca. Osvrne li se dalje u prošlost može se reći kako se Sueski kanal i izgradio da bi imao određenu svrhu. Ništa se ne gradi bez cilja, svrhe ili težnje nečeg za nečim. Iako su brojni povjesničari istraživali Lessepsove namjere i u više navrata ga predstavljali kao mladog entuzijasta koji je od izgradnje i zapravo cijelog procesa stvaranja Sueskoga kanala izgradio svoju vlastitu povijest, nitko ne može sa sigurnošću tvrditi kakve su doista bile njegove namjere. Je li kanal gradio čisto zbog njegove veoma korisne svrhe ili su u pozadini stajale neke druge namjere koje su se u tadašnje vrijeme isto mogle nazvati geopolitičkima. U današnje vrijeme modernog načina života i rastućim tehnološkim dostignućima Sueski kanal prati trendove i razvija se sukladno njima. Nesreće koje mogu prouzročiti obustavu pomorskog trgovinskog prometa uvelike utječu na geopolitičko stanje svijeta. Stoga ne čudi kako se kad se nažalost takve nesreće dogode, radi sve kako bi se pogreške što prije ispravile, a ono na čemu se treba raditi možda i u tajnosti istražuje kako ne bi zainteresiralo javnost, a poglavito one države koje žele uspostaviti monopol nad pomorskim trgovinskim prometom.

Izgradnja kanala poslužila je kao primjer uspješne gradnje jednog ovakvog poduhvata, a Sueski kanal mnogo je više od kanala i mnogo više od pomorskog puta preko kojeg se odvija pomorska trgovina. Može se reći kako je Sueski kanal sredstvo za brzu i uspješnu pomorsku trgovinu, međutim ako dođe do zastoja i obustave prometa, njegova svrha vrlo se lako može prebaciti na druge pomorske puteve, a njegova strateška važnost ubrzano slabjeti. Globalizacija stvara međuovisnost, a moć traži ovisnost nekog o nečem. Sueski kanal ovisan je o pomorskoj trgovini, bez prijevoza robe, nafte i ostalih dobara kanal bi u potpunosti izgubio svoju svrhu.

Stoga je neophodno da njegova uprava obrati pozornost na sve čimbenike koji mogu utjecati na slabljenje njegove važnosti i položaja u pomorskoj trgovini kako bi se njegova davno uspostavljena misija i vizija mogla kontinuirano održavati.

9. ZAKLJUČAK

Sueski kanal jedan je od najizazovnije stvorenih plovidbenih putova. Njegova povijest opsežna je i zanimljiva i još je na samim počecima prije naše ere imala interesantnu povijesnu pozadinu. Proučavanjem povijesti Sueskoga kanala može se zaključiti kako je njegovo stvaranje bilo mukotrpno. Osim što se godinama nije moglo točno ustanoviti je li sigurno kopati kanal koji povezuje Crveno more sa Sredozemljem, pri njegovoj izgradnji mnogo ljudi je izgubilo svoje živote. Uvjeti su bili teški, a rad nehuman, s obzirom na to da su se gomile pijeska koji je trebalo prokopati prije dolaska strojeva kopale ručno. Njegov tvorac, vizionar Ferdinand de Lesseps uložio je mnogo truda kako bi svoju ideju o jedinstvenom kanalu koji spaja i pojednostavljuje svjetsku pomorsku trgovinu i ujedinjuje udaljene plovidbene putove, pretvorio u djelo. Tijekom povijesti Sueskoga kanala Englezi su ga najviše usporavali, ali i najviše osvajali. A nakon što je konačno, nakon deset godina, u studenom 1869. otvoren, uslijedili su novi izazovi koji su 1967. doveli do njegova zatvaranja na punih osam godina. Geopolitički značaj Sueskoga kanala iznimno je velik. Danas, kao i nekad, taj plovidbeni put predstavlja glavno mjesto razmjene, trgovine i prijevoza različitih resursa. Veliki iznosi novaca ostvaruju se u proračunima država koje se koriste njime. Zarada zbog obustave prijevoza nafte koji se dogodio u spomenutom osmogodišnjem razdoblju zatvaranja ostavio je velike posljedice na svjetsku ekonomiju i gospodarstvo. Posljednjih godina promet Sueskim kanalom uglavnom teče prema planu. Ono što podsjeća na krizne šezdesete i sedamdesete godine dogodilo se upravo u ožujku 2021. Naime brod Ever Given nasukao se u Sueskom kanalu i zaustavio taj najprometniji trgovački pomorski put. Više od tristo brodova čekalo je s obje strane na prolazak, a neki su se odlučili na nekadašnji duži put oko Rta dobre nade. Blokada prometa koja se tada dogodila tjedno je globalnu trgovinu stajala do 10 milijardi dolara te poremetila svjetske lance nabave, a zbog nesreće je kasnilo više od milijun tona naftnih derivata, što samo po sebi govori koliko je štete učinjeno zbog samo jednog tjedna obustave. U kontekstu toga važno je usporediti koliko se gubitaka može pretrpjeti naizgled kratkim prekidom prometa Sueskim kanalom i koliko je gubitaka učinjeno kad je kanal bio zatvoren na osam godina. Naravno, bila su to prošla vremena i promet koji se danas odvija preko kanala nesumnjivo je veći. Ipak, usporedbe radi ovo je izvrstan primjer koliko Sueski kanal znači svijetu i svjetskoj trgovini, te koliko se zarade zbog njega na godišnjoj razini ostvaruje. Kontejnerski brod nakon šest dana pomaknut je s mjesta s kojeg se nasukao, a problemi blokade svjetske logistike i dostave osjećali su se još neko vrijeme. U konačnici može se zaključiti kako svijet prije i nakon izgradnje Sueskoga kanala više nije isti, a

pogotovo nakon što se zbog povećanja prometa, moralo razmišljati o izgradnji novog, usporednoga kanala kako bi plovidba mogla teći neometano s obje strane. Bez Sueskoga kanala svijet bi trpio velike gubitke te bi vladao potpuno drukčiji poredak ekonomskih i trgovačkih velesila. Sueski kanal stoga ima iznimno velik značaj za svjetsku povijest, politiku, gospodarstvo i tranziciju, a njegovo zatrpavanje, koje se u povijesti više puta dogodilo, danas je nemoguće zamisliti.

POPIS LITERATURE

Knjige

1. Dawisha, A. (2005). *Arab Nationalism in the Twentieth Century*. Princeton: Princeton University Press.
2. Kelly, A. (2018). *Anzus and the early Cold War: Strategy and Diplomacy between Australia, New Zealand and the United States, 1945-1956*. Cambridge: Open Book Publishers.
3. Milanković, M., Obradović, N. (1952). *Suecki kanal: san i java tehnike*. Beograd: Tehnička knjiga.
4. O Tuathail, G., Dalby, S., Routledge, P. (2007). *Uvod u geopolitiku*. Zagreb: Politička kultura: nakladno-istraživački zavod.
5. Simović, A. I. (1990). *Pomorski leksikon*. Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod „Miroslav Krleža“.
6. Stanišić, S., Milenković, V. (1956). *Sukob na Suecu*. Beograd: Politika.
7. Stražičić, N. (1961). *Pomorski prolazi – ključne tačke svijeta*. Zagreb: Školska knjiga.
8. Waterbury, J. (1975). *The Suez Canal*. New York: American Universities Field Staff.

Časopisi

1. Bogdan, A. (2015). Proširenje Sueskoga kanala u rekordnom roku. *Građevinar*, 8, 821-828.
2. Cahan, J.A. (2019). National identity and the limits of constructivism in international relations theory: a case study of the Suez Canal. *Nations and Nationalism*, 25(2), 478-498.
3. Carminati, L. (2021). Suez: a hollow canal in need of peopeling. Currents and stoppages in the historiography, 1859-1956. *History Compass*, 19, 1-14.
4. Della Dora, V. (2007). Geo-strategy and the persistence of antiquity: surveying mythical hydrographies in the eastern Mediterranean, 1784-1869. *Journal of Historical Geography*, 33, 514-541.
5. Huber, V. (2012). Connecting colonial seas: the „international colonisation“ of Port Said and the Suez Canal during and after the First World War. *European Review of History-Revue Européenne d'histoire*, 19(1), 141-161.

6. Kljajo, I. (2002). Sueski kanal: od faraona do supertankera. *Hrvatski zemljopis: časopis za zemljopis i povijest*, 9, 23-27.
7. Man-yin Lee, J., Yin-cheung Wong, E. (2021). Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain. *MATEC Web of Conferences*, 339(01019), 1-13.
8. Marelja, M. (2011). Međunarodni odnosi Prusije od Bečkoga kongresa do ujedinjenja Njemačke (1815.-1871.). *Pravnik: časopis za pravna i društvena pitanja*, 45(91),81-108.
9. Matic, D. (2018). Arapski nacionalizam: uspon, slom i posljedice jedne ideologije. *Revija za sociologiju*, 48(2),177-207.
10. Orlović, D. (2012). Znam, dakle pobjednik sam: kako je Izrael dobio šestodnevni rat? *Polemos*, 15(1), 143-152.
11. Podeh, E. (2004). Making a short story long: the construction of the Suez – Mediterranean oil pipeline in Egypt, 1967-1977. *The Buisness History Review*, 78(1), 61-88.
12. Posavec, M.(1973). Ekonomske posljedice zastoja Sueskoga kanala. *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 20(6), 231-234.
13. Rogers, E. T., Rogers, M. E., Seymour, G. L. (1880). The Suez Canal. *The Art Journal*, 6, 329-332.
14. Stražičić, N. (1990). Sueski kanal – najstariji i najprometniji umjetni pomorski prolaz u svijetu. *Pomorski zbornik*, 28, 217-241.

Internetski izvori

1. Hrvatska enciklopedija Leksikografskog zavoda Miroslav Krleža, Sueski kanal, <https://enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=58651>, pristupljeno 19.7.2021.
2. Ivčević, M. Pogled kroz suesku blokadu, <https://www.radnickaprava.org/tekstovi/novosti/pogled-kroz-suesku-blokadu>, pristupljeno 8.10.2021.
3. SCA Suez Canal Authority, <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Pages/default.aspx>, pristupljeno 24.8.2021.
4. The Conversation, <https://theconversation.com/global/topics/suez-canal-13886>, pristupljeno 22.2.2022.
5. McGillvray, The COVID-19 pandemic has revealed that global supply chains are a huge house of cards,

<https://theconversation.com/the-covid-19-pandemic-has-revealed-that-global-supply-chains-are-a-huge-house-of-cards-164821>, pristupljeno 22.2.2022.

6. Mangan, To service global trade, today's ships and cargo are smarter than ever,
<https://theconversation.com/to-service-global-trade-todays-ships-and-cargo-are-smarter-than-ever-46032>, pristupljeno 22.2.2022.
7. Bell, After the Ever Given: what the ship wedged in the Suez Canal means for the global trade
<https://theconversation.com/after-the-ever-given-what-the-ship-wedged-in-the-suez-canal-means-for-global-trade-157865>, pristupljeno 22.2.2022.
8. Sanders, Why your local store keeps running out of flour, toilet paper and prescription drugs
<https://theconversation.com/why-your-local-store-keeps-running-out-of-flour-toilet-paper-and-prescription-drugs-135786>, pristupljeno 22.2.2022.
9. Perez-Franco, What will freight and supply chains look like 20 years from now? Experts ponder the scenarios
<https://theconversation.com/what-will-freight-and-supply-chains-look-like-20-years-from-now-experts-ponder-the-scenarios-98249>, pristupljeno 22.2.2022.

POPIS SLIKA

Slika 1. Slatkovodni kanal

Slika 2. Sueski kanal

ŽIVOTOPIS



Paula Zurić

*Studentica zadnje godine diplomskog studija
diplomacije i međunarodnih odnosa*

Profil

Prijateljski nastrojena, pouzdana, dinamična i visoko motivirana osoba koja uživa u proaktivnoj aktivnosti. Uredna i organizirana, ali istovremeno prilično fleksibilna. Kad god mi život donese priliku za rad u timu, obično sam ja ta koja preuzima odgovornost i vodi plan. Imam visoko razvijene međuljudske vještine koje sam stekla radom u turizmu. Suosjećajna sam volonterka koja nudi izvrsnu radnu etiku, važne komunikacijske vještine i značajnu sposobnost da ostanem mirna u svim vrstama hitnih situacija.

Obrazovanje

Libertas međunarodno sveučilište, Zagreb
Trenutno

Stručna prvostupnica ekonomije turističkog hotelskog menadžmenta, VERN', University of Applied Sciences Zagreb
Listopad 2016. – Listopad 2019.

Srednja Ekonomska škola, Šibenik
Rujan 2012. – Svibanj 2016.

Certifikati

General English Certification Test (GECT), International Business Management Institute
Rujan 2019.

Fundamentals of digital marketing, Google Digital Garage
Rujan 2019.

Opera System, VERN' University of Applied Sciences
Veljača 2019.

Detalji

Zagreb, Hrvatska
+385911113637
paula.zuric@gmail.com
<https://www.linkedin.com/in/paula-zuri%C4%87-257a76193/>

Vještine

Komunikacijske i organizacijske vještine stečene sezonskim radom s različitim timovima i profilima ljudi
Efektivne vještine planiranja
Fleksibilnost i prilagodljivost
Mogućnost rada pod pritiskom
Rješavanje i reguliranje sukoba
Multitasking
Aktivni slušač
Timski rad
MS Office
Svakodnevno korištenje interneta, društvenih mreža
Vozačka dozvola kat. "B"
Plovidbena dozvola kat. "B"

Strani jezici

Njemački C1 - samoprocjena
Engleski C1

Hobi

Sport – odbojka, planinarenje
Kuhanje
Čitanje romana
Učenje novih jezika
Volontiranje u skloništima za pse

Radno iskustvo

Agentica za VISAX PBZ Card d.o.o., Zagreb

10.2019. – 01.2020.

- Proaktivno telefonsko kontaktiranje postojećih i novih korisnika kroz provođenje outbound poziva te rješavanje inbound upita ili zahtjeva korisnika
- Informiranje klijenata kroz kvalitetnu komunikaciju u svim kanalima te pružanje podrške u korištenju VISAX proizvoda
- Zaprimanje i samostalno rješavanje upita i reklamacija korisnika
- Provjera i slanje digitalne i fizičke pošte

Recepcionerka u Hotel Heritage Tisno, Tisno

07.2019. – 10.2019.

- Odgovaranje, pregledivanje i prosljeđivanje dolaznih poziva
- Preuzimanje potrebnih osobnih isprava od gostiju te prijavljivanje u sustav e-visitor i Milenij
- Toča unos i ažuriranje podataka gostiju u sistem, pružanje hotelsko-ugostiteljskih usluga, rezerviranje i popunjavanje smještaja
- Izradba raznih obračuna, poslovnih i statističkih izvještaja o broju gostiju i noćenja
- Kvalitetno poznavanje poslovanja hotelske recepcije i svih ostalih sektora u hotelu

Pomoćnik Base Managera, Adriameer, Tisno

07.2016. – 10.2018.

- Organizacija rasporeda, izleta, kratkih putovanja te priprema prodajnih kampanja i liste klijenata
- Nadgledanje primopredaje plovila, održavanje, nabave i skladištenje rezervnih dijelova
- Komunikacija s vanjskim serviserima
- Vodenje evidencije o klijentima
- Naplata usluga i izdavanje računa

Glavni konobar, Fontana d.o.o., Tisno

06.2015. – 10.2015.

- Rad u ugostiteljstvu, posluživanje gostiju, poznavanje vinske karte, komunikacija na raznim jezicima
- Organizacija i raspodjela obaveza i dužnosti svih djelatnika u uslužnom sektoru
- Planiranje rasporeda i slobodnih dana
- Održavanje i uređivanje ugostiteljskog inventara
- Sudjelovanje u kreiranju raznih događaja, glazbenih nastupa i izvedbi

i Dodatne informacije

Projekt ‘Mamma Mia’ – osmišljavanje ideje i koncepta projekta te realizacija samog Otok Vis, svibanj 2019.

**Croatian Mountaineering Association
Svibanj 2016.**

