

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Klemen Suša

GEOSTRATEŠKI POMEN SREDOZEMLJA
DIPLOMSKO DELO

Ljubljana 2008

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Klemen Suša

Mentor: red. prof. dr. Marjan Malešič

Somentor: viš. pred. dr. Zvonimir Bratun

GEOSTRATEŠKI POMEN SREDOZEMLJA
DIPLOMSKO DELO

Ljubljana 2008

Geostrateški pomen Sredozemlja

Sredozemlje je skozi čas spreminjalo svojo vlogo in pomen v svetu. Od prve trgovske pomorske veljave, do zatišja v času odkrivanja Atlantika, kasneje pa z odprtjem Sueškega prekopa do ponovne vrnitve v vrh svetovne trgovine. V obdobju hladne vojne je prevladoval strogo vojaški vidik geostrateškega pomena Sredozemlja. Po sprostitvi bipolarnih napetosti so v razpravo o varnosti vstopile tudi nevojaške dimenzije. Tudi pojem geostrategije se je razširil.

V diplomskem delu sem najprej osvetlil ekonomsko, ekološko in vojaško razsežnost geostrategije v regiji. Poseben poudarek sem namenil vlogi Gibraltarskih vrat, Sueškega prekopa, Bospora in Dardanel, Otrantskega in Sicilskega preliva ter Malte in Krete, kot ključnih geografskih točk v regiji in pomenu, ki ga imajo za celotno Sredozemlje. V nadaljevanju sem regijo analiziral v luči (širše)evropskih mednarodnih integracij, ki si mir in stabilnost zagotavljajo z vojaškimi, predvsem pa nevojaškimi mehanizmi povezovanja in vzpostavljanja dialoga znotraj Evro-mediteranskega procesa, Evropske sosedske politike in Sredozemske pobude. Mednarodna skupnost si v vedno večji meri prizadeva za skupno reševanje sodobnih varnostnih vprašanj kot so ekološki pritiski, problem mednarodnih migracij in teroristične grožnje, ki danes na tem območju vse bolj stopajo v ospredje.

Ključne besede: geostrategija, Sredozemlje, ekologija, varnost.

The Geostrategic significance of the Mediterranean

Through the course of time, the significance and influence of the Mediterranean has endured constant changes. The region that first flourished as the early trade routes spanned the Mediterranean sea, was later subject to a monotonous absence of activity during the explorations of the Atlantic, until the opening of the Suez canal finally revitalized its importance in global trading. During the cold war, the Mediterranean was often considered for its military geostrategic implications. It was not until after the political tensions had loosened that discussions turned towards non-military agendas. This led to many conceptual changes in geostrategy as well.

In my thesis I chose to elaborate upon the economical, ecological and military implications in the region's geostrategy, emphasizing the gates of Gibraltar, the Suez canal, Bosphorus and Dardanelles, Straits of Otranto and Sicily, Malta and Crete as key geographic focus points in the region. Furthermore, I analysed the region in light of its European international integrations that strive for peace and stability, through military and non-military mechanisms of unification and dialouge initiation within the Euro-Mediterranean process, the European Neighbourhood policy and the Mediterranean Initiative. The international community is ever more inclined towards a common effort in tackling the modern security issues, such as the ecological tensions, the problem of international migrations and the terrorist threats that are becoming more of an issue every day.

Key words: Geostrategy, the Mediterranean, ecology, security.

KAZALO

1. UVOD	7
2. METODOLOŠKO – HIPOTETIČNI OKVIR.....	8
2.1 Cilji in pomen naloge	8
2.2 Hipoteze	8
2.3 Uporabljene metode	9
2.4 Struktura analize.....	10
2.5 Opredelitev temeljnih pojmov.....	10
2.5.1 Sredozemlje.....	10
2.5.2 Geostrategija.....	12
2.5.3 Vojaška pomorska baza.....	15
2.5.4 Onesnaževanje.....	16
2.5.5 Varnost	16
3. GEOSTRATEŠKI POMEN SREDOZEMLJA V SVETU.....	17
3.1 Položaj Sredozemlja v luči globalne geostrateške misli	18
3.2 Ekonomski pomen.....	19
3.2.1 Energetski viri in pomen transporta	20
3.2.2 Pomorski promet in pristanišča	23
3.3 Ekološka razsežnost	25
3.3.1 Dejavniki in posledice dejavnikov, ki okoljsko vplivajo na obalna in morska območja.....	26
3.3.1.1 <i>Demografska rast in urbanizacija</i>	26
3.3.1.2 <i>Turizem</i>	27
3.3.1.3 <i>Ribištvo in akvakultura</i>	28
3.3.1.4 <i>Industrija in transport</i>	29
3.3.2 Obalna območja.....	33
3.3.3 Vplivi klimatskih sprememb na morski ekosistem	34
3.4 Vojaški pomen.....	34
3.4.1 Pomen ključnih točk, prehodov, kanalov in ožin	35
3.4.1.1 <i>Gibraltarska vrata</i>	36
3.4.1.2 <i>Sueški prekop</i>	40
3.4.1.3 <i>Bospor in Dardanele</i>	42
3.4.1.4 <i>Pomen pomorskih ožin in kanalov v prihodnosti</i>	44

3.4.2	Otrantska vrata	44
3.4.3	Sicilski preliv.....	46
3.4.4	Malta.....	47
3.4.5	Kreta	49
3.5	Ilegalne mednarodne migracije	50
4.	VLOGA IN INTEGRACIJA SREDOZEMLJA V (ŠIRŠE)EVROPSKE MEDNARODNE INSTITUCIJE.....	52
4.1	Integracija v Evropsko Unijo	53
4.1.1	Barcelonska deklaracija in Barcelonski proces.....	53
4.1.1.1	<i>Politično in varnostno partnerstvo</i>	55
4.1.1.2	<i>Ekonomsko in finančno partnerstvo</i>	55
4.1.1.3	<i>Družbeno, kulturno in medčloveško partnerstvo</i>	56
4.1.1.4	<i>Barcelonski proces – uspešnost integracije</i>	56
4.1.2	Evropska sosedska politika	58
4.2	Integracija v zvezo NATO	60
4.2.1	Sredozemska pobuda.....	60
4.2.1.1	<i>Operacija Active Endeavour (OAE)</i>	64
5.	ZAKLJUČEK.....	66
6.	VIRI IN LITERATURA	71
6.1	Monografije.....	71
6.2	Članki v znanstvenih in strokovnih publikacijah	72
6.3	Članki v tiskanih medijih	74
6.4	Internetne strani.....	74
6.5	Kartografsko gradivo.....	76
7.	PRILOGA	77
	Priloga A: Geostrateška slika Sredozemlja z glavnimi pomorskimi prometnicami.....	77

SEZNAM SLIK

Slika 2.5.1.1: Sredozemlje s Črnim morjem	12
Slika 3.2.1.1: Dokazane naftne rezerve za leto 2005.....	21
Slika 3.2.2.1: Sredozemska trgovska pristanišča in povezanost s kontinentalnimi transportnimi potmi.....	25
Slika 3.3.1.4.1: Sredozemska obalna energijska infrastruktura.....	31
Slika 3.3.1.4.2: Nelegalni naftni izpusti v morjih, ki jih ščiti mednarodna konvencija MARPOL 73/78 (2000-2004).....	33
Slika 3.4.1.1.1: Shematski prikaz Gibraltarja.....	37
Slika 3.4.1.2.1: Prikaz transporta v konvoju.....	41
Slika 3.4.1.2.2: Kartografski prikaz Sueškega kanala z območji prehoda egipčanskih in izraelskih sil v letu 1973.....	42
Slika 3.4.2.1: Otrantska vrata in minska zapora (1918).....	45
Slika 3.4.4.1: Malta.....	48
Slika 3.4.5.1: Kreta.....	49

SEZNAM GRAFOV

Graf 3.3.1.1.1: Urbana populacija v Sredozemlju – trendi in projekcije.....	26
Graf 3.3.2.1: Prikaz dejavnikov onesnaževanja in njihovih vplivov na obalna območja.....	34

SEZNAM TABEL

Tabela 3.3.1.1.1: Urbanizacija obalnega pasu v letu 1995 in napovedi za 2025.....	27
Tabela 3.3.1.2.1: Delež potovanja in turizma v BDP.....	28

1. UVOD

Sredozemlje je od nekdaj predstavljalo pomembno osišče, kjer so se križale pomorske poti in srečevale različne kulture. Medsebojno povezuje tri kontinente in skozi zgodovino tu ni bilo osrednje oblasti, ki bi območje lahko v celoti nadzorovala. V geopolitični misli je Sredozemlje vključeno v Mackinderjevo idejo notranjega ali obrobnega krajca v obliki polmeseca, ki ščiti osrčje pred zunanjimi napadi. Pripisal mu je torej stransko vlogo. Kasneje Spykman njegovo teorijo dopolni, dominantno vlogo pa pripiše območju obrobja, med kopenskimi silami v osrčju in pomorskimi silami na zunanjem krajcu. Sredozemlje je v teoriji torej postavljeno v prehodni položaj in območje konflikta. Med hladno vojno so se tudi tu izražala bipolarna nasprotja med obema velesilama, ZDA in Sovjetsko zvezo, ki pa niso prerasla v večji oborožen konflikt.

Danes to območje ponovno pridobiva na pomenu. Vlogo vojaškega poligona velesil, je zamenjal proces ekonomskega razvoja in politične ter vojaške integracije. Pomorski transport se povečuje, regija doživlja ekonomsko rast, v neposredni bližini pa se nahaja tudi energetska najbogatejša regija – Bližnji vzhod. Sredozemsko morje predstavlja prometni koridor za več kot četrtno svetovnega naftnega transporta. Poleg pomena za svetovne trge, ima pomembno energetska medregijsko funkcijo. Preko Sredozemskega morja potekata dva pomembna plinovoda, ki neposredno oskrbujeta Italijo, Španijo in Portugalsko. Poleg energetskih poti in pomorskega transporta, pa regijo označuje velika demografska rast, intenzivni turizem in ribištvo. To so tudi glavni dejavniki, ki na regijo ekološko pritiskajo in povzročajo fizično-geografske spremembe, onesnaževanje in degradacijo okolja v različnih oblikah.

Ko govorimo o geostrategiji vendarle ne moremo mimo vojaškega pomena regije kot celote in posameznih točk in prehodov, ki v Sredozemlju igrajo še posebej vidno vlogo, v mislih svetovnih geostrategov pa imajo prav posebno mesto. Gibraltarska vrata, Sueški kanal, Bospor in Dardanele so glavne točke, brez katerih si je Sredozemlje nemogoče predstavljati. Krojila so svetovno zgodovino, njihov pomen je tako nemogoče v celoti oceniti.

Sredozemlje je danes zaradi zgoraj naštetih razlogov in drugih, ki jih bom kratko opisal v svojem diplomskem delu, območje, s katerim se prepletajo (širše)evropske integracije in je regija medsebojnega povezovanja. Po hladni vojni ne moremo govoriti zgolj o varnostni problematiki, ki jo je predstavljala medblokovska delitev. Danes so poglavitna vprašanja migracijska gibanja, brezposelnost in socialno neravnovesje, okoljsko onesnaževanje in po 11.

septembru 2001 - vseprisotna teroristična grožnja. V največji meri poizkušata na ta vprašanja odgovoriti Evropska Unija v sklopu Barcelonskega procesa in Evropske sosedske politike, zveza NATO pa s svojo Sredozemsko pobudo.

Območje Sredozemlja sem si za preučevanje izbral zaradi geostrateške lege, ki je edinstvena v svetovnem merilu in mi je predstavljala izhodišče za nadaljnje raziskovanje. Kmalu sem ugotovil, da je v diplomskem delu nemogoče opraviti podrobno analizo celotnega območja in predstaviti kompleksnosti regijske problematike, zato sem izpostavil le določene vidike, ki po mojem mnenju bistveno vplivajo na celotno regijo, Evropo, in v določenih primerih na cel svet.

2. METODOLOŠKO – HIPOTETIČNI OKVIR

2.1 Cilji in pomen naloge

V svojem diplomskem delu želim predstaviti vlogo in pomen Sredozemlja v širšem geostrateškem kontekstu (širše)evropskih integracij¹. Najprej bom preučil položaj Sredozemlja v geostrateški misli, nato pa vlogo, ki jo regija zavzema v ekonomski, okoljevarstveni, vojaški in migracijski razsežnosti. Bistvene pri tem so predvsem tranzitne energetske povezave, ki celotno regijo najbolj definirajo. Poseben poudarek namenjam preučitvi okoljske problematike, ki je v večji meri prav posledica globalnih ekonomskih in industrijskih dejavnikov tretjega tisočletja. V nadaljevanju preučujem zgodovinski pomen in vojaško vlogo, ki jo danes zasedajo nekatere ključne točke in prehodi v Sredozemlju. V zadnjem vsebinskem sklopu želim prikazati pomen in integracijo Sredozemlja v luči (širše)evropskih mednarodnih institucij v najširšem geostrateškem smislu, ki vključuje raznovrstne vidike, od političnega, ekonomskega in družbenega, do vojaško - varnostnega.

2.2 Hipoteze

1. Pomen geostrateške razsežnosti Sredozemlja se je po hladni vojni zmanjšal.

2. Ekološki pritiski in migracijska gibanja imajo negativne varnostne implikacije in predstavljajo grožnjo varnosti za celotno Sredozemlje.

¹ Pojem (širše)evropske integracije uporabljam za vključenost tako Evropske Unije kot zveze Nato.

2.3 Uporabljene metode

Pri svojem raziskovalnem delu sem uporabil predvsem teoretične metode preučevanja. Analiziral in interpretiral sem sekundarne vire, knjige, članke in informacije, dostopne na internetu, s pomočjo katerih sem svoji hipotezi preveril in izpeljal sklepe. Primarni in sekundarni viri so bili osnovna metoda pri opredelitvi temeljnih pojmov in pri nadaljnji razgradnji diplomskega dela. V poglavjih, ki vsebujejo zgodovinske informacije, uporabljam zgodovinskorazvojno analizo. Na metodo analize kartografskih virov se opiram v poglavju, v katerem preučujem vojaški geostrateški pomen Sredozemlja. Različne kartografske podlage sem uporabil za določitev in prikaz območja preučevanja ter za prikaz posameznih točk, ki jih posebej obravnavam, za pregled pomorske povezanosti s kontinentalnimi transportnimi potmi, Sredozemske obalne energijske infrastrukture in za prikaz Natovih pomorskih baz in poveljstev sil, ki se v regiji nahajajo. V zadnjem poglavju, ki govori o integraciji regije v Evropsko Unijo in zvezo Nato, sem se posluževal predvsem opisne metode preučevanja.

Pri pisanju diplomske naloge sem naletel na določene ovire. Prva se je pokazala že na samem začetku ob opredelitvi tako Sredozemlja kot geostrategije. Medtem, ko sem se pri Sredozemlju odločil za ožjo opredelitev pojma, je bilo več težav pri definiciji geostrategije, saj enotna definicija ne obstaja. Predvsem pa so jo različni teoretiki uporabljali v različnih časovnih obdobjih ter političnih okoljih. Pogosto pa je tudi mešanje in prekrivanje različnih pojmov. Odločil sem se za široko opredelitev geostrategije, ki ne vključuje zgolj vojaškega vidika, ampak tudi družbenopolitičnega. Glede na izredno širino obravnavanega območja in področja sem imel kar nekaj težav z usmeritvijo in sintezo vsebine v smiselno, zaključeno celoto. Naslednja težava se je pojavila s pridobivanjem virov. Ugotovil sem, da je v Sloveniji ta tematika slabo raziskana. Do ažurnih virov sem prišel preko interneta. Večino literature sem prevajal iz angleškega in hrvaškega jezika.

2.4 Struktura analize

Diplomsko nalogo sem razdelil na pet glavnih vsebinskih sklopov. Brez zgodovinskega ozadja in umestitve Sredozemlja v teoretično geostrateško misel je težko razumeti vlogo in pomen, ki jo regija v evropskem in svetovnem merilu zaseda danes. Zato sem nalogo začel s kratko geostrateško umestitvijo v teoretično geostrateško misel. V nadaljevanju sem preučil pomen energetskega virov in njihovega transporta ter pomorskega prometa v regiji. V naslednjem podpoglavju sem opisal dejavnike, ki okoljsko vplivajo na morska in obalna območja ter vplive na regijo. V tretjem podpoglavju sem določil nekatere ključne točke, ki so v preteklosti in ki še vedno igrajo ključno vlogo za razumevanje geostrateškega pomena Sredozemlja. Četrto poglavje vsebuje predstavitev vloge in pomena, ki ga Sredozemlje danes igra v mednarodnih (širše)evropskih integracijah. V zadnjem poglavju sem na podlagi preučitve virov oblikoval sklepe ter preveril v začetku postavljeni hipotezi.

2.5 Opredelitev temeljnih pojmov

2.5.1 Sredozemlje

Na samem začetku je potrebno opozoriti, da različni avtorji Sredozemlje oz. Mediteran² različno pojmujejo. Medtem ko nekateri iz Sredozemlja izključujejo Črno morje na podlagi njegove "zaprtosti" oz. ločenosti, ga drugi vključujejo, kot vključujejo tudi zahodne dostope do Gibraltarja in Sueški kanal. V Slovarju slovenskega knjižnega jezika (1985: 905) se nahajata samo njeni izpeljanki in sicer »sredozemski –a, –o prid. nanašajoč se na Sredozemsko morje ali obkrožajoče ga dežele« in »mediteranski« (1985a: 721), z enako definicijo. V Slovarju tujk (1982: 441) lahko zasledimo malo drugačno definicijo Mediterana in sicer »Mediteran [lat. *Mediterraneum*, *medius* srednji, *terra* zemlja – v antiki je bilo to morje sredi tedaj znanega sveta] v geogr. 1. Sredozemsko morje, 2. Sredozemlje, dežele okrog Sredozemskega morja«. Tu Sredozemlje predstavlja le del Mediterana, torej le njegov kopni del. V svojem delu bom upošteval širšo opredelitev Sredozemlja, torej tako Sredozemsko morje kot kopno, ki ga obkroža. Za nadaljnjo razpravo pa je najprej potrebno opredeliti, kaj Sredozemsko morje obsega, saj bomo le tako lahko določili tudi kopno, ki ga obkroža, ter opredelili območje našega raziskovanja.

² V nadaljevanju bom uporabljal pojem Sredozemlje.

Sredozemsko morje je svoje ime dobilo po edinstvenem interkontinentalnem položaju. Grki in Rimljani so ga poimenovali *Mare Internum* ali *Notranje morje*, uporabljali pa so tudi udomačen izraz *Mare Magnum*, tj. *Veliko morje* (Brajković in Mardešić 1985: 527). Sredozemsko morje medsebojno povezuje tri kontinente, in sicer Evropo, Azijo in Afriko. Geografsko pripada Atlantskemu oceanu in predstavlja njegovo robno morje.³ Geografska ločitev na vzhodni in zahodni del poteka preko Mesinskega in Sicilskega preliva.⁴ Na severu se končuje s tržaškim zalivom, najjužnejša točka leži v zalivu Velike Sirte. Na zahodu ga omejujejo Gibraltarska vrata, najvzhodnejša točka pa leži na meji med Sirijo in Libanom. Drug podvodni prag leži med špansko in maroško obalo, malo pred Gibraltarsko ožino.⁵ Dolžina vseh obal znaša 38 549 km, od tega je 13 311 km otoških, kar je skoraj 35 odstotkov. Sredozemsko morje je na zahodu z Gibraltarsko ožino povezano z Atlantskim oceanom, na severovzhodu pa prek Dardanel z Marmarskim morjem (ki je v našo definicijo vključeno) in prek Bosporja naprej v Črno morje. Sueški prekop na jugovzhodu povezuje Sredozemsko morje z Rdečim morjem (Riđanović 2002: 56).⁶

Stik s sredozemskim morjem ima 23 držav, ki jih lahko razvrstimo po sklopih glede na kontinent, na katerem se nahajajo. V Evropi si od zahoda proti vzhodu sledijo: Španija, Francija, Monako, Italija, Malta, Slovenija, Hrvaška, Bosna in Hercegovina, Srbija, Črna gora, Albanija in Grčija; v Aziji pa od severa proti jugu: Turčija, Ciper, Sirija, Libanon, Izrael in Palestina; in v Afriki: Egipt, Libija, Tunizija, Alžirija in Maroko (Wikipedia 2006b).

³ Zaradi šibke povezanosti z oceani je plimovanje v Sredozemlju na splošno majhno. Stopnja slanosti je (z 38 promili) višja od Atlantskega oceana. Ima negativno vodno bilanco: letno izhlapi 4690 km³ vode; s padavinami in rečnimi pritoki pa se je vrne le 1830 km³. Brez stalnega dotoka vode iz Atlantskega oceana skozi Gibraltarsko ožino bi se gladina Sredozemskega morja letno znižala za 1,4 m, kar bi v približno 1500 letih pomenilo njegovo izginotje.

⁴ Vzhodni del meri 821 600 km², vzhodni pa 2 144 300 km².

⁵ Zaradi svoje plitkosti (300 m) omejuje kroženje vode skozi Gibraltarsko ožino, zaradi česar je plimovanje v Sredozemlju manjše, slanost pa večja kot v Atlantiku.

⁶ Sredozemsko morje se deli še na manjša morja, in sicer Ligursko morje severno od Korzike, Tirensko morje, ki ga omejujejo Apeninski polotok, Sardinija in Sicilija; Jadransko morje med Apeninskim polotokom, Dalmatinsko obalo in Istro; Jonsko morje med južnim delom Apeninskega polotoka in Peloponezom; Egejsko morje med Peloponezom in Malo Azijo; Trakijsko morje; severni del Egejskega morja; Kretske morje; južni del Egejskega morja, severno od Krete in Marmarsko morje, med Egejskim in Črnim morjem (Wikipedia 2006a).

Slika 2.5.1.1: Sredozemlje s Črnim morjem



Vir: Prirejeno po predlogi: Evropa – šolska karta, 2003. Karto izdelal Geodetski zavod Slovenije.

2.5.2 Geostrategija

Izraz "geo-strategija" je bil prvič uporabljen leta 1942 v članku Fredericka L. Schumana z naslovom "Let Us Learn Our Geopolitics", kot prevod nemškega izraza "Wehrgeopolitik" (obrambna oz. vojaška geografija), kot jo je uporabil nemški teoretik Karl Haushofer (Wikipedia 2006c). O definiciji pojma geostrategija ni skupnega soglasja. Večina definicij poudarja integracijo političnih ciljev ter vojaške strategije. Prvotni pojem je bil razširjen v različne smeri in danes vključuje tudi nevojaške vidike kot so diplomacija, ekonomija itd.

Če pogledamo v zgodovino, lahko opazimo, da je konec 19. in začetek 20. stoletja predstavljal zlato geostrateško dobo, ki je pripeljala do nastanka klasičnih geopolitičnih teorij. Prišlo je do vzpona in padca mednarodnega sistema ter velikih sil. Svet je bil raziskan in kasneje koloniziran. Konec tega obdobja označujemo z letom 1919, ko je mednarodna politika dobila značaj nasprotovanja med posameznimi državami (Owens v Wikipedia 2006c).⁷ Po drugi svetovni vojni sta bili geopolitika in geostrategija kot način razmišljanja stigmatizirani in ponekod celo prepovedani, saj naj bi navdihovala rasistične teorije nacistične

⁷ V tem obdobju razlikujemo dve geopolitični šoli: anglo-ameriško in nemško. Utemeljitelja anglo-ameriške sta bila Alfred Thayer Mahan ter Halford J. Mackinder z deli *The Problem of Asia* in *Heartland*. Glavni imeni nemške šole predstavljata Friedrich Ratzel in Rudolf Kjellen s svojo teorijo - država kot organizem (Owens v Wikipedia 2006c).

Nemčije (Simoniti v Parker 1997: 12). V obdobju po koncu druge svetovne vojne in do sredine sedemdesetih let ni bilo napisanega praktično nič, kar bi v svojih naslovih vsebovalo termina "geopolitika" ali "geostrategija". Taka pisanja se začno šele z začetkom hladne vojne, so se razvile nove geostrateške teorije (Owens v Wikipedia 2006c).⁸

Kot pri vsaki politični teoriji je tudi pri posamezni geostrategiji potrebno upoštevati vsebinski okvir, v katerem se pojavlja. Med pomembnejšimi dejavniki, ki vplivajo na posamezno geostrategijo, lahko naštejemo znanstvenikovo nacionalno pripadnost, moč države ter razpoložljivih virov, obseg zastavljenih ciljev, politične geografije določenega časovnega obdobja ter tehnoloških dejavnikov, ki tudi pomembno vplivajo na vojaško, ekonomsko in kulturno področje. Geostrategija tako preučuje geografske in politične značilnosti različnih regij in še posebej vpliv geografije na politiko. Uradne geostrategije vsebujejo obsežno planiranje, določanje sredstev za doseg državnih ciljev ali za zaščito vojaških ali političnih objektov.

Ameriški teoretik Zbigniew Brzezinski (1986: XIV) ločuje tri pojme, ki so tudi za moje diplomsko delo potrebni opredelitve, in sicer geopolitično, strateško in geostrateško. Avtor pravi, da se ti pojmi uporabljajo za izražanje naslednjih pomenov: geopolitično - izraža kombinacijo geografskih in političnih dejavnikov, ki opredeljujejo stanje države ali regije ter poudarja vpliv geografije na politično; strateško - se nanaša na obsežne in planirane ukrepe za doseg glavnih ciljev ali zaščito ključnih vojaških objektov; geostrateško pa po njegovem združuje strateške poglede z geopolitičnimi.

Pojma geopolitika in geostrategija se v literaturi pogosto zamenjujeta. Nekateri imenujejo geostrategijo »vojaška geopolitika«, ali pa kar »mlajša sestra geopolitike«. Giacomo Durando, ki je med prvimi uporabljal pojem geostrategija, mu je pripisal širši pomen od zgolj vojaškega. V praksi ga je uporabljal kot sinonim za geopolitiko. Oba termina se vsebinsko prekrivata, tudi razlike med obema so nejasne. Nejasnost se še povečuje, kadar nastopa pojem strategija širše - v smislu velike ali globalne strategije (oba pojma sta se pogosto uporabljala v

⁸ N. J. Spykman in George F. Kennan sta ustvarila pojem ameriške politike "zadrževanja", ki je močno vplivala na Zahodno in tako tudi svetovno geostrateško misel v nadaljnih štiridesetih letih. Novo geostrateško misel je razvil Alexander de Seversky, ko je preučeval moč letalstva in njegov vpliv na geostrateška razmišljanja. Njegove ideje so delno vplivale tudi na odločitve Eisenhowerjeve administracije, vendar ne v tolikšni meri kot Spykmanova in Kennanova teorija. Kasneje je Collin Gray odločno zanikal vpliv letalstva na geostrategijo, medtem ko je Saul B. Cohen razvil idejo o območjih, ki jih poimenuje "pas pretresov" (shatterbelt). Prav to razmišljanje pa je posledično vodilo v »teorijo dominik«. (Owens v Wikipedia 2006c).

obdobju hladne vojne) (Parker 1997: 33). Nekateri francoski teoretiki⁹ menijo, da bi se morala geopolitika ukvarjati s preučevanjem nacionalnih interesov in interesnih sfer. Geostrategija pa naj se usmerja v t. i. "tamponska območja"¹⁰, ki ščitijo geopolitične interesne sfere. Vendar pa ta delitev ni prepričljiva, saj so " tamponska območja", če hočejo to biti, hkrati tudi interesne sfere (Parker 1997: 33).

Malo drugače in precej bolj podrobno pojem definira Lim Joo-Jock, ki geostrategijo opredeljuje širše in ožje. Geostrategija v širšem globalnem kontekstu med vsemi geografskimi dejavniki v strateškem načrtovanju in ukrepanju poudarja globalno razporeditev morja in kopnega, prostorske razdalje in dostopnost. Poleg te je Lim Joo-Jock za svoje delo (*Geo-Strategy and the South China Sea Basin*) izbral ožjo definicijo, ki predstavlja omejen regionalen okvir, v katerem seštevek geografskih dejavnikov vpliva ali daje prednost enemu tekmeču, ali vodi k posodobitvi strateških načrtov, kot tudi političnega in vojaškega ukrepanja (Joo-Jock 1979: 4). D. Topolović geostrategijo definira široko, saj pravi, da »*globalna geostrategija definira svetovne odnose v miru in vojni ter je zasnovana na naravnogeografskih značilnostih, odnosu med kontinenti in svetovnimi oceani (razporeditev kopnega in morja), na demografskih in gospodarskih značilnostih, geoprometnih odnosih, vojaško-tehnološkem razvoju itd*«. V nadaljevanju pravi, da poskušajo globalne geostrateške doktrine poiskati sistem in možnost svetovne prevlade, pri čemer zelo pomembno vlogo nosijo posamezne evropske države in regije (Klemenčič 1997: 248).

Pojem geostrategija je deležen tudi precejšnjih kritik. Nekateri pojem označujejo s krutim geografskim determinizmom, drugi ga vidijo kot olepšan izraz, ki opravičuje mednarodno agresijo in ekspanzionizem¹¹. Nekateri teoretiki mednarodnih odnosov so kritični tudi do realistične teorije v mednarodnih odnosih, in sicer zaradi predpostavke, da mednarodni sistem temelji na teoriji moči.

V nekaterih akademskih krogih velja prepričanje, da se pomen geopolitike zmanjšuje z vedno večjo vlogo nadržavnih akterjev. Podobnega mnenja so tisti, ki večji pomen pripisujejo ekonomskimi procesom ter tako na mesto geostrategije postavljajo geoekonomijo. Zaradi

⁹ Skupina za geostrategijo v Laboratoriju za teoretično strategijo – Fondation pour les Etudes de Defence Nationale.

¹⁰ Termin »tamponsko območje« sem uporabil kot ustreznico angleškega izraza »buffer zone«.

¹¹ Tu predvsem izhajajo iz nacistične vojaške politike in ameriške politike v obdobju hladne vojne ter Trumanove »doktrine zadrževanja« (containment). (Owens v Wikipedia 2006c).

napredka tehnologije se postavlja tudi vprašanje vpliva geografije na mednarodno politiko, kot so ga nekateri geostrategi pripisovali (Owens v Wikipedia 2006c).

2.5.3 Vojaška pomorska baza

Vojaška pomorska baza predstavlja mesto ali območje morske obale z ugodnim sidriščem, naravnim ali umetnim pristaniščem in podzemnim zakloniščem. V vojaško-geografskem pogledu mora vojaška baza: nuditi visoko stopnjo odprtosti za manever ter za delovanje v različnih smereh; omogočiti razmestitev enot in bojnih sredstev, ki bodo omogočala zaščito pred napadi iz morja, kopnega in zraka; razpolagati z dovolj velikim prostorom za gradnjo delavnic za popravila ladij, ladijskih sistemov in bojnih sredstev in skladišč za oskrbo z vsem potrebnim za bojno delovanje ladij in posadke; omogočati razmestitev objektov za šolanje, počitek in zdravljenje posadke (Brajković in Mardešić 1983: 319).

Z razvojem tehnologije so se razvijala tudi pomorska sredstva. V 19. in 20. stoletju je parni stroj povzročil revolucijo v ladijskem pogonu. Napredek je bil viden tudi na drugih tehničnih področjih. Vse to je pomenilo, da so se morale posodobiti tudi pomorske baze. Zaradi vzdrževanja popolne bojne pripravljenosti, zaščite sil in pomorskih komunikacij, se je začelo graditi vedno večje število pomorskih baz, razvrščenih glede na potrebe flote in glede na specifikko vojaško-geografskega položaja. Raznovrstnost flote ter njen tehnični razvoj se je večal, spremenile so se tudi taktične lastnosti pomorske artilerije ter načela napada na obalo. Tako so postajale pomorske sile vedno bolj odvisne od pomorskih baz in obrambe, ki so jo nudile. Prišlo je do povečanja števila elementov za zaščito in nemoteno delovanje flotnih sil. Organizacija pomorskih baz postaja vse bolj kompleksna in ne zajema več samo sidrišča in luke, saj prihaja do širitve zaradi zagotavljanja zaščite sil in sredstev pred različnimi vrstami napada (Brajković in Mardešić 1983: 319 - 320).¹²

Stopnja razvitosti in varnosti pomorskih baz v veliki meri predstavlja enega izmed kriterijev določitve stopnje pomorske moči določene države. Njihov geografski položaj vpliva (v

¹² Pomorska enciklopedija deli pomorske vojaške baze po namembnosti in geografskem položaju glede na pomorsko vojskovališče, dele vojskovališča in operacijske cone ter na glavne in operacijske vojaške baze. Glavne baze morajo zagotavljati varnost pri gradnji, opremljanju, popravilih, oskrbi in vzdrževanju flote in njenih posameznih enot ter tako pomorskim silam nuditi osnovno oporišče. Operacijske baze pa morajo zagotavljati materialno in tehnično oskrbo in delovanje flote v določenih operacijskih območjih, v vojnem stanju in v obdobju miru (Brajković in Mardešić 1983: 319 - 320).

strateško-operativnem smislu) na smernice in možnosti delovanja pomorskih sil. (Gažević 1970: 519 - 524).

Nekateri avtorji uvrščajo med pomorske baze tudi mreže radarskih postaj, skladišča in podobne vojaške objekte, ki niso nič drugega kot samo prosti elementi kompleksnega sistema baziranja. Prof. Žabkar (1989: 91 - 93) s pojmom »sistem baziranja« razume v obdobju miru pripravljene dele akvatorija s pripadajočim osebjem, ki je sposobno flotnim silam nuditi logistične, navigacijske, meteorološke ter druge storitve, vključno s pomorsko, protizračno in protidesantno obrambo.¹³

2.5.4 Onesnaževanje

Onesnaževanje je po Konvenciji o varstvu morskega okolja in obalnih območij Sredozemskega morja definirano kot neposredno ali posredno človekovo vnašanje v morsko okolje, vključno z rečnimi izlivi, snovi ali energije, ki škodujejo ali bi lahko škodovale živim organizmom in življenju v morju, ki pomenijo ali bi lahko pomenile nevarnost za zdravje ljudi, ki ovirajo ali bi lahko ovirale pomorske dejavnosti, vključno z ribištvom in drugo zakonito uporabo morja, ki slabšajo ali bi lahko poslabšale kakovost morske vode glede njene uporabnosti ter zmanjšujejo ali bi lahko zmanjšale možnost njene uporabe za rekreacijo (Ministrstvo za okolje in prostor 2005)¹⁴.

2.5.5 Varnost

Vukadinović (v Vukašinović 2007: 50) navaja, da se danes, posebej po hladni vojni, ozek pristop, ki je opredelil le grožnjo, in sicer njeno vojaško obliko, zamenjuje s sodobnim

¹³ Profesor Žabkar (1989: 91 - 93) ugotavlja, da je prišlo do povečanja ozemlja, ki ga baze zavzemajo, na kar sta vplivali dve tehnološki dejstvi: (1) povečanje dometa orožja, kar je postavilo zahtevo do obrambe ladij iz dislociranih lokacij baze ter (2) udarna moč jedrskega orožja, ki je narekovala disperzijo ne samo ladij, temveč tudi ostalih elementov baze za zaščito pred uničenjem z enim udarom. Nekateri elementi baze so se tako podvojili, nekateri pa celo potrojili. Zaradi naštetih elementov ter same velikosti in kompleksnosti pomorske bojne flote ter njenega vzdrževanja prof. Žabkar navaja, da je prišlo do združitve pojma pomorska baza s pojmom sistem baziranja.

¹⁴ Konvencija o varstvu Sredozemskega morja pred onesnaževanjem (Barcelonska konvencija) je bila sprejeta 16. februarja 1976 v Barceloni na Konferenci vladnih pooblaščenecv obalnih sredozemskih držav o varstvu Sredozemskega morja. Veljati je začela 12. februarja 1978. Prvotna konvencija je bila spremenjena z dopolnili, sprejetimi 10. junija 1995 na Konferenci vladnih pooblaščenecv, in sicer po sprejetju Konvencije o varstvu Sredozemskega morja pred onesnaževanjem in njenih protokolov, ki je bila sprejeta v Barceloni 9. in 10. junija 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.6/7). Spremenjena oz. dopolnjena konvencija je registrirana kot "Konvencija o varstvu morskega okolja in obalnih območij Sredozemskega morja" in še ni začela veljati.

razumevanjem varnosti, ki temelji na različnih nosilcih varnosti ter na novih vsebinah varnostnih izzivov.

Mednarodna varnost se nanaša na celotno mednarodno skupnost in ni zgolj seštevek nacionalnih varnosti, ampak pomeni tudi opredeljevanje za ustrezne vrednote tako v mednarodnih odnosih kot v odnosih v državi. Mednarodna varnost je skupek ukrepov, ki zagotavljajo obstoj vseh držav. Reševanje mnogih gospodarskih, ekoloških in razvojnih vprašanj zahteva sodelovanje med državami v smeri pridobivanja skupne koristi in ne pridobivanja koristi ene države na račun druge (Grizold v Vukašinić 2007: 51).

Pojem varnosti je neposredno povezan z ogrožanjem varnosti. Loske (v Vukašinić 2007: 52) poudarja, da grožnje varnosti ne izhajajo le iz odnosa med državami, ampka tudi iz odnosa med človekom in naravo. Poleg tega meni, da lahko okoljski problemi ogrozijo varnost izven meja suverene države oz. mednarodno varnost, zato zahtevajo tesno in temeljito mednarodno sodelovanje.

Kopenhagenska šola je lepo opredelila pojem nacionalne varnosti, ki ga razume kot kombinacijo vojaške, ekološke, ekonomske, politične in socialne (identitetne in kulturne) razsežnosti. Pri tej opredelitvi gre za združitev tradicionalnega in sodobnega pojmovanja varnosti; zavrača tradicionalno pojmovanje varnosti, a hkrati vključuje vojaško razsežnost v sodobno pojmovanje (Malešič v Vukašinić 2007: 53). Z širšim pojmovanjem pojma varnosti je na pomenu pridobila tudi problematika okoljske oz. ekološke varnosti. Dalby (v Vukašinić 2007: 54) opredeli okoljsko varnost kot usmeritve za varovanje neokrnjenosti in celovitosti okolja pred ogrožanjem človeka, vendar izpostavi, da se okoljska varnost sočasno nanaša tudi na preprečitev političnih sporov ter vojne, kot posledice okoljskih sprememb in degradacije okolja.

3. GEOSTRATEŠKI POMEN SREDOZEMLJA V SVETU

V širšem smislu pod pojmom Sredozemlje razumemo prostor Sredozemskega morja in kopenski del, ki ga obkroža. Vanj vključujemo južno Evropo, del jugozahodne Azije in severno Afriko. Pomen Sredozemlja – predvsem Sredozemskega morja – je zlasti v tem, da predstavlja pomembno pomorsko pot, ki medsebojno povezuje tri kontinente. Predstavlja tudi najkrajšo pot od Atlantika do Bližnjega in Daljnega vzhoda. To je osnovna naravna geografska vez med Evropo in Afriko. Geostrateški pomen tega območja izhaja tudi iz

dejstva, da se tu nahaja kar 23 držav, kulturno in versko povsem raznolikih, vse pa povezuje Sredozemsko morje. Vendar pa njegova povezljivost prinaša tudi negativne posledice, saj napetosti v kateremkoli delu regije vplivajo na celotno regijo. Sredozemsko morje je eno najzaprtejših morij na svetu. Na zahodu ga Gibraltarska vrata povezujejo z Atlantikom, na jugovzhodu Sueški kanal z Rdečim morjem in Indijskim oceanom, na severovzhodu pa Dardanele in Bospor s Črnim morjem. Zaradi svoje povezovalne funkcije igra posebno vlogo tudi v vojaškem smislu. Močnejša sila lahko preko nadzora nad Sredozemljem dostopa globoko, prav v osrčje Evrope, na Bližnji vzhod, ki je še vedno krizno območje, ter v severno Afriko. Za nadzor nad Sredozemljem ali samo ogrožanje pomorske poti je potreben nadzor le nad nekaj ključnimi točkami ter morskimi prehodi. Naj naštejemo nekaj glavnih: Gibraltarska vrata, ožini Bospor in Dardanele, Sueški prekop, Sicilski preliv in Otrantska vrata, katerih vlogo bom kasneje podrobneje opisal (Tica 1977: 4, 5).

3.1 Položaj Sredozemlja v luči globalne geostrateške misli

Sredozemlje je skozi zgodovino in različne geostrateške in geopolitične teorije igralo različne, a nikoli zanemarljive vloge. Že Alfred Thayer Mahan, za katerega je bistvo svetovne vladavine gospodarjenje nad morjem, je menil, da se nadzor nad oceani in morji najlažje doseže z mrežo pomorskih baz na pomembnih geografsko-političnih lokacijah. Tako je bila na evropskem območju v 19. in 20. stoletju britanska pomorska imperialna pot varovana z nadzorom Gibraltarja, Malte in Cipra. Mahan je pas od Sredozemlja do Kitajske med 30° in 40°N vzporednikom videl kot tamponsko cono med Rusijo in pomorskimi silami (predvsem Veliko Britanijo). V doktrini britanskega geopolitika Halforda Mackinderja ima evropski prostor ključni svetovni geostrateški pomen. Po Mackinderju je glavno središče kopenske sile že od nekdaj v osrčju Evrazije, od koder je »veliko azijsko kladivo« vedno udarjalo navzven, v obmorske robove. Osrčje Evrazije naj bi bilo velikansko območje stepe in puščave, ki ga obkrožajo gorovja, v središču pa je notranje ali arktično povirje, ki so ga včasih naseljevala nomadska plemena. Osrčje po njegovem prepričanju tako predstavlja naravno trdnjavo, ki je nedostopna pomorskim ljudstvom. Na južnem in zahodnem obrobju Evrazije pa naj bi se nahajal obsežen pas ozemlja v obliki polmeseca, v katerem so bile naravne razmere veliko ugodnejše za razvoj človeške družbe – to je domovina pomorskih ljudstev, ki jih sestavljajo štiri gosto naseljena območja: Kitajska, Indija, Evropa in Bližnji vzhod. Ta območja tvorijo t. i. notranji ali obrobni krajec. Zunanji ali otoški krajec pa sestavljata obe Ameriki, subsaharska Afrika in Avstralazija (Parker 1997: 78 - 81). S tehnološkim razvojem, še posebej v prometu,

se je spremenil odnos pomorske in kopenske moči (Klemenčič 1997: 248). Pomorsko gibljivost, ki je veljala za glavno prednost pomorskih ljudstev, je v novem obdobju nadomestila celinska gibljivost, ki jo je omogočil razvoj železniškega omrežja. Tako bi lahko imela celinska država z nadzorom osrčja idealno osiščno lego za širjenje navzven proti obrobju, kjer so oprijemališča pomorskih držav (Parker 1997: 78 - 81). V tem pogledu bi posebno vlogo dobile tudi sredozemske države, kot so Francija, Italija in Egipt, ki bi po Mackinderjevih idejah predstavljale pomemben prehod in dostop do morja. Po drugi svetovni vojni Mackinderjevo teorijo dopolni Nicolas J. Spykman (Klemenčič 1997: 249 - 250). Spykman prilagodi Mackinderjevo osnovno delitev sveta in zemeljsko površje razdeli na: osrčje, obrobje (rimland), zunanje otoke in kontinente. Osrčju ne nameni tako velikega pomena kot Mackinder, saj predvideva, da tudi v prihodnosti kopenska sila ne bo mogla premagati pomorske. Največ pozornosti nameni obrobju (rimland), ki ga je v Mackinderjevi teoriji predstavljal notranji ali obrobni krajec. Spykman ga razdeli na evropsko, arabsko-puščavsko in azijsko-monsunsko območje. Glavna lastnost obrobja je, da se nahaja med kopensko in pomorsko silo, zaradi česar se je moral v zgodovini braniti pred napadi z obeh strani. Velik industrijski potencial in velika nahajališča naravnih bogastev predpostavljajo, da bo imelo prav območje obrobja, ki vključuje tudi Sredozemlje, v prihodnosti ključno vlogo pri zadrževanju osrčja in njegove kopenske sile (Vižintin 2006: 16).

3.2 Ekonomski pomen

Sir Walter Raleigh je dejal, da kdor nadzoruje morja, nadzoruje trgovino, kdor nadzoruje svetovno trgovino, nadzoruje bogastva sveta in posledično cel svet (Toth v Peele 1997: 1). Po mnogih ocenah predstavlja glavni pomen Sredozemskega morja njegov pomorski koridor, po katerem poteka največja svetovna komunikacija, ki povezuje severozahodno Evropo in Srednjo ter Severno Ameriko z Bližnjim in Daljnim vzhodom. Njegov pomorski pomen so spoznali že Feničani v drugem tisočletju pred našim štetjem, nato Grki in Rimljani. Obdobje rasti pomena pomorstva v Sredozemlju pa se nekako zaključuje v srednjem veku z nastankom in razvojem vplivnih trgovskih mest Benetk in Genove. Z velikimi odkritji konec 15. stoletja se žarišče pomorske trgovine preseli na Atlantik. Sredozemlje je takrat začelo izgubljati vlogo najpomembnejšega pomorskega križišča sveta. Ponovno oživitev je povzročilo odprtje Sueškega kanala leta 1869 in vzpostavitev najkrajše pomorske povezave med Atlantskim in Indijskim oceanom. Gospodarski razvoj sredozemskih držav ter kontinentalnih držav v njihovem zaledju se je zopet povečal. Nova vloga Sredozemlja je temeljila na naftnem

prometu preko sredozemskih pristanišč. Sredozemsko morje je dandanes zopet eno najprometnejših na svetu (Klemenčič 1997: 184 - 188).

3.2.1 Energetski viri in pomen transporta

Poseben tranzitni pomen ima Sredozemlje predvsem zaradi bližine Bližnjega vzhoda, ki je eno izmed najbogatejših regij s cenovno ugodno nafto in zemeljskim plinom. Tu se nahaja kar 62 % dokazanih svetovnih naftnih rezerv. V Saudski Arabiji se po nekaterih ocenah nahaja kar 11,1 % svetovnih rezerv. Dnevna produkcija šteje približno 68 milijonov sodčkov¹⁵ surove nafte, od tega kar 30,8 % na Bližnjem vzhodu¹⁶. Ocenjuje se, da se kar 90 % preostanka nafte, ki se v podatkih o naftnih rezervah ne upošteva, nahaja v Perzijskem zalivu.

Po porabi nafte so na prvem mestu ZDA z 20,1 Ms/d¹⁷, na drugem mestu je z izjemno hitro rastjo Kitajska (5,5 Ms/d), sledi Japonska (5,3 Ms/d). V letu 2002 so ZDA za svojo porabo uvozile kar 55 % nafte. Po podatkih Mednarodne agencije za energijo so leta 2005 uvozile že za 65 % lastne porabe (International Energy Agency 2006). Kitajsko povpraševanje po nafti predstavlja kar 40 % svetovne rasti. V zadnjih dvajsetih letih pa je zaznati tudi vedno večji izvoz nafte na Daljni vzhod (Južno Korejo, Singapur, Hong Kong, Tajvan in Japonsko). Zasuk izvoza iz Bližnjega vzhoda v Azijo povzroča hitra gospodarska rast Kitajske ter vedno večje povpraševanje po surovi nafti in ostalih surovih materialih (Rodrigue 2004: 357 – 363).

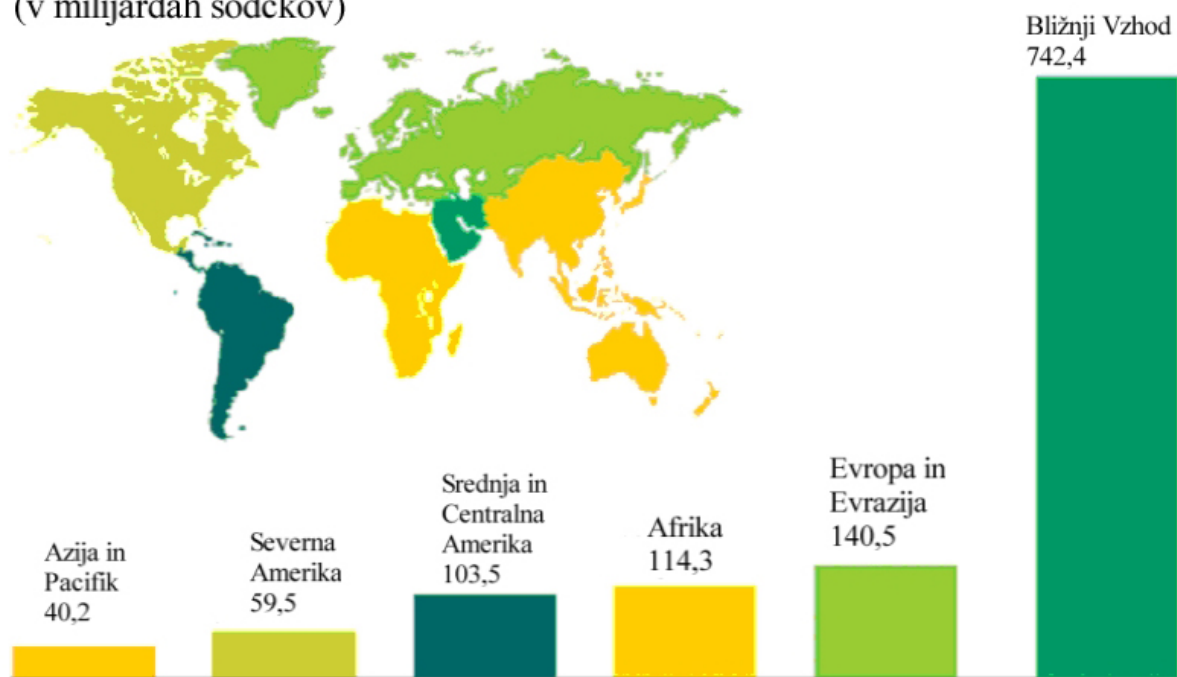
¹⁵ 1 sodček predstavlja 42 ameriških galon, kar je 159 litra.

¹⁶ Podatek velja za leto 2005.

¹⁷ Ms/d = milijonov sodčkov/dan

Slika 3.2.1.1 : Dokazane naftne rezerve za leto 2005¹⁸

(v milijardah sodčkov)



Vir: Prirejeno po British Petroleum 2006.

Iz prikazanih podatkov pridobivanja in izvažanja surove nafte iz nahajališč na Bližnjem vzhodu s primatom Saudske Arabije je moč sklepati o pomembnosti bližine te regije za sosednje Sredozemlje. Osrednji pomen moramo pri tem pripisati pomorskemu transportu in drugim komunikacijam ter ekonomskim in ekološkimi implikacijam na celotno regijo.

Preko pomorskega transporta se pretovori kar 62 % celotne svetovne proizvodnje surove nafte. Ostalih 38 % se prerazporedi na naftovode, železniški in cestni transport. Dnevno se preko tankerjev pretovori preko 100 milijonov ton nafte, kar polovica iz Bližnjega vzhoda v ZDA, Japonsko in Evropo. Tankerji za Evropo in ZDA potujejo preko Sueškega kanala ali okoli Rta dobrega upanja (odvisno od dimenzij in končnega cilja tankerjev) (Rodrigue 2004: 364). Sredozemsko morje predstavlja prometni koridor za preko četrtno svetovnega naftnega transporta. Poleg nafte iz držav OPEC-a, bližnjevzhodnih in severno afriških držav se približno tretjina (cca- 62 milijonov ton) letnega ruskega izvoza nafte preko črnomoških luk transportira preko Bosporske ožine, ki ima po razpadu Sovjetske zveze še večjo vlogo. Preko

¹⁸ Termin »dokazane naftne zaloge« je prevod tujejezične ustreznice »reserves of oil« in se uporablja za oznako tiste količine nafte, ki se lahko v prihodnosti načrpa iz znanih črpališč pod sedaj obstoječimi ekonomskimi in geološkimi pogoji.

Črnega morja in obeh ožin poteka pomorska komunikacija iz Kaspijskega morja do Sredozemlja. Letno ožino prečka preko 50 000 ladij, od tega 5500 tankerjev. Pomen Dardanel in Bosporja je vedno večji, saj se v regiji kaspijskega morja v zadnjih letih črpa vedno več surove nafte. Nadaljnja rast pomorskega prometa je zaradi nevarnosti nesreč in razlitja nafte v neposredni bližini Istanbula vprašljiva. Turška vlada je v letu 2002 večjim tankerjem prepovedala prehod ponoči (Rodrigue 2004: 368 - 369).

Transport nafte predstavlja enega najpomembnejših strateških cirkulacij virov na globalnem trgu. Njegovega pomena se, dokler ne pride do zastoja v dobavi (kot se je zgodilo v prvi naftni krizi leta 1973), ne zavedamo in ga jemljemo za samo po sebi umevnega. Približno dve tretjini vse nafte je pretovorjeno z ladijskim transportom, ki pa se neprestano sooča z naravnimi ovirami, kot je vožnja čez ožine in kanale. Tem točkam pravimo tudi strateške mašitvene točke¹⁹. Mašitvene točke predstavljajo vir ali sredstvo, katerih pomen in vrednost je odvisna od uporabe. Jean-Paul Rodrigue (2004) navaja, da bo dostop do Perzijskega zaliva najpomembnejši dejavnik v sodobni energetske geopolitiki. Te trditve potrjuje vedno večja odvisnost razvitih držav od zunanjih virov nafte, še posebej če upoštevamo, da imajo pomorski prehodi fiksni pretok.

Poleg nafte je predvsem za južno Evropo pomembna tudi dobava zemeljskega plina iz severne Afrike (zlasti iz Alžirije). Evropski delež porabe se giblje okrog 25 odstotkov, vendar se predvideva, da se bo ta delež v prihodnosti še povečal.

Poleg pomorskega prometa pa moramo upoštevati tudi geostrateško vrednost plinovodov in naftovodov. Prvi plinovod poteka preko Tunizije do Italije, drugi pa od Maroka za dobavo Španiji in Portugalski (slika 3.3.1.4.1). Oba plinovoda sta že bila tarči sabotaže islamskih upornikov (v letih 1996 in 1997) (de Vasconcelos 2006: 5).

¹⁹ Mašitvene točke (kot prevod izraza Choke points) so obči pojem v prevozništvu (in geografiji, ki pojmu pritiče), in se nanašajo na položaj oz. prostor, ki omejuje zmožnost prometa in je težko ali nemogoče premostljiv. To pomeni, da vsaka alternativa predstavlja precejšnje stroške in zamude. Nekatere mašitvene točke so naravnega fizičnega izvora (npr. Gibraltar), druge so nastale umetno (npr. Suez, Panama). Določajo jih 3 značilnosti:

1. naravno-geografske značilnosti (predstavljajo položaj oz. prostor, ki promet zožuje in s svojimi fizičnimi geografskimi značilnostmi – globino, širino, plovnostjo – omejuje premikanje),
2. uporaba (pomen mašitvenih točk je proporcionalen s stopnjo uporabe in dostopnostjo alternativ),
3. dostopnost (to so predvsem dokumenti in sporazumi, ki urejajo uporabo mašitvene točke in predstavljajo varnostni element v primeru, če postane dostop predmet spora).

3.2.2 Pomorski promet in pristanišča

Sredozemlje je že od nekdaj nudilo odlične pogoje za plovbo. Umeščeno med tri kontinente je s svojo velikostjo, obliko in oceanografskimi in klimatskimi značilnostmi (brez ledu, goste megle in tropskih ciklonov ter obkroženo z razvejanimi in plitvimi obalami) nudilo ugodne razmere za plovbo in razvoj pristanišč (Stražičić v Klemenčič 1997: 184). Že Krečani, Feničani, Kartažani in Grki so prepluli celotno Sredozemlje. Razvoj pomorstva je pomenil začetek prve mednarodne pomorske trgovine. Postal pa je tudi pomemben dejavnik širjenja kulturnih vplivov med oddaljenimi sredozemskimi obalami. V srednjem veku je imelo sredozemsko pomorstvo pomembno posredniško trgovsko vlogo med Indijo in Evropo. Pomembno je pripomoglo k nastanku močnih mestnih držav Benetk in Genove. Po odkritju Amerike in pomorske poti v Indijo se glavne poti in pomorska trgovina preselijo na Atlantik, Sredozemlje pa začne izgubljati na pomenu. Šele z izgradnjo Sueškega kanala leta 1869, s povezavo Atlantskega in Indijskega oceana, pomorsko prometni pomen Sredozemlja zopet zaživi. Gospodarsko se krepijo tudi evropske sredozemske države ter države v zaledju, kasneje pa se pomorski promet dodatno poveča z izkoriščanjem nafte v Severni Afriki in zaledju vzhodno sredozemskih obal. Začasno zaprtje sueškega kanala med letoma 1967 in 1975 je pomenilo ponovno preusmeritev prometa okoli afriškega kontinenta in posledično veliko gospodarsko izgubo za celotno Sredozemlje. Kljub temu je pomorski promet znotraj mediteranskega bazena še naprej rasel. Z dokončanjem prve faze rekonstrukcije Sueškega kanala leta 1981 je ponovno prišlo do močnega povečanja prometa skozi kanal, kot tudi celotnega transporta po Sredozemlju (Stražičić 1996: 31 - 32).

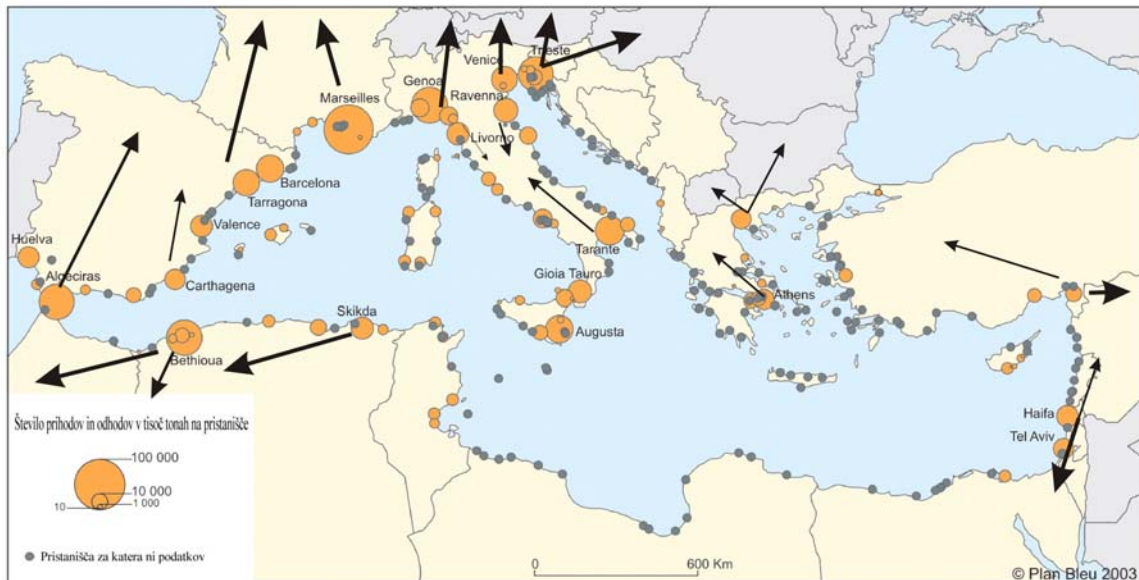
Sredozemlje ima izjemno geoprometno lokacijo, saj skozenj plujejo vse največje kontejnerske ladje, ki povezujejo Azijo s severno Evropo in vzhodno obalo Severne Amerike. Vsi največji kontejnerski ladjarji opravljajo linijske povezave na omenjenih progah. Dandanes je splošno znano, da se je pozitiven ekonomski vpliv pristanišč in njihovih terminalov razširil iz lokalnega okolja na mednarodno področje, saj so v proces premeščanja tovora vključeni tudi pošiljatelji in prejemniki na raznih koncih sveta. Razloge najdemo v globalizaciji, odstranjevanju ekonomskih in fizičnih meja ter čedalje večji konkurenci. Tako ne moremo ocenjevati le ekonomskega vpliva na ožjo okolico (mesto ali regijo), ampak so pristanišča izjemno pomembna za gospodarstvo posamezne države in tudi drugih držav. Ocenjuje se, da bo v prihodnjih letih v Sredozemlju prišlo do močne konkurence, saj se zastavlja vprašanje, ali se bodo lahko vsa največja pristanišča prilagodila novim fizičnim zahtevam prihajajočih kontejnerskih ladij (Beškovič 2005). V zadnjih tridesetih letih beležimo velikansko rast v

mednarodnem kontejnerskem prometu. V vsakem desetletju beležimo dvojno rast kontejnerskega tovora. Tak način prometa predstavlja glavno oporo celotni mednarodni trgovini. Zaradi hitrejšega večanja glede na rast gospodarstva ter z vedno večjimi učinki deregulacije in globalizacije se pričakuje, da bo tovrstni promet še bolj pridobival na pomenu (Schinas in Papadimitriou 2003: 1). Stara sredozemska pristanišča so se preoblikovala ter sprejela nove koncepte pretovarjanja in medsebojnega povezovanja, ki so tesno povezani z iskanjem svoje vloge na novem trgovskem zemljevidu (v povezovanju severnih in južnih evropskih regij), kot tudi v podpori regijam, ki so odmaknjene od glavne tranzitne poti Suez – Gibraltar (Schinas in Papadimitriou 2003: 2). Sredozemska pristanišča zaradi političnih in geografskih razlogov predstavljajo vstopna vrata v notranjost države. Pomen največjih pa presega zgolj nacionalne okvire. Govorimo o pristaniščih Goia Taurus (Italija), La Spezia, Genova, Malta ter o pristaniščih blizu Sueškega kanala, Damietta in Aleksandrija. V to kategorijo ne moremo vključiti pristanišča Pirej, ki ima le enega prevoznika, Ciperske luke in izraelskih pristanišč, ki pa so že bolj oddaljena od glavnih poti ter tudi prometno, v smislu pretovarjanja manj elastična (Schinas in Papadimitriou 2003: 18). Pristanišča bližje Suezu in Gibraltarju so bolj prometna, vendar pa je precej tovora usmerjeno tudi na centralno evropska tržišča. Glavni delež tovrstnega prometa poteka preko italijanskih pristanišč (glej sliko 3.2.2.1). Tudi Malta je ena izmed tovornih destinacij, vendar pa v sodobnih razmerah zaradi nujnosti hitre povezljivosti in dobrih železniških povezav za nadaljnja tržišča izgublja na pomenu. Zaradi teh razlogov imajo boljše možnosti za nadaljnji razvoj v »mega osiščna pristanišča« (hub-ports)²⁰ zahodna in centralno sredozemska pristanišča. Vendar pa prihaja do novih tehnoloških dosežkov na področju mega kontejnerskih ladij, ki se jim bodo morala pristanišča prilagoditi. Če bodo sredozemska pristanišča želela ohraniti vodilni položaj v regiji, bodo morala stremeti k ohranjanju obstoječih ladijskih tovornih poti in ohranjanju svojega deleža v svetovni trgovini (Schinas in Papadimitriou 2003: 21 - 22).

²⁰ Iz geografskega pogleda imajo osiščna pristanišča naslednje značilnosti:

- predstavljajo posebne sečiščne točke, ki pospešujejo medsebojno povezljivost,
- v sečiščni mreži je odločilnega pomena, na katero sečiščno točko bo ladja pristala ter nadaljni pretovor blaga,
- združujejo tovor ter tako dosegajo ekonomijo obsega,
- pogosto so tudi naravna križišča (Schinas in Papadimitriou, 2003: 23).

Slika 3.2.2.1: Sredozemska trgovska pristanišča in povezanost s kontinentalnimi transportnimi potmi.



Vir: Prirejeno po Benoit in Comeau 2005: 313.

3.3 Ekološka razsežnost

Ekološka razsežnost je neposredno povezana s prejšnjima poglavjema – ekonomsko in prometno dimenzijo v regiji. Vendar pa je potrebno upoštevati tudi nekatere druge dejavnike onesnaževanja in vplivanja na naravno okolje, ki niso neposredno povezani z ekonomskim vidikom.

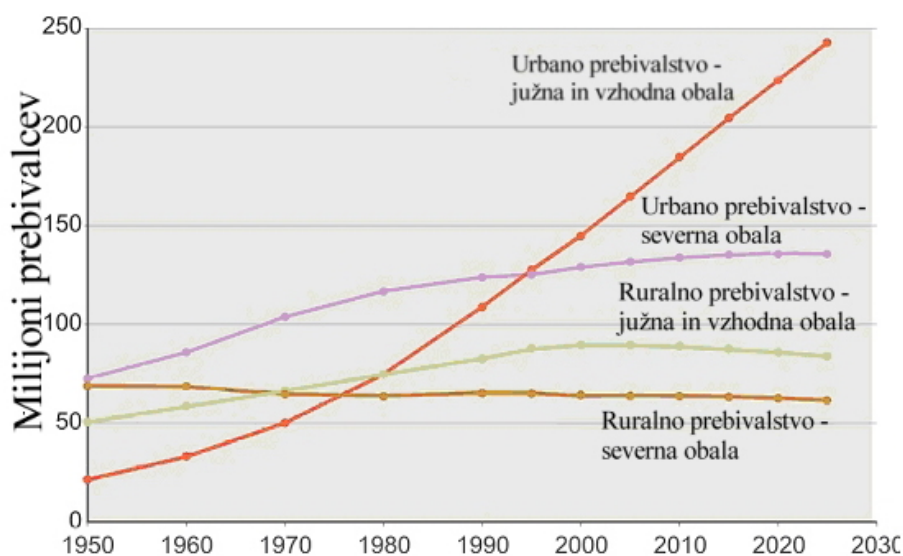
Večina potencialno ogroženih obalnih ekosistemov se zaradi nezadržnega razvoja nahaja znotraj severne ekvatorialne cone. V Evropi ima 86 odstotkov obal status zmerne ali velike stopnje ogrožanja (Bryant v European Environment Agency 1999a). Obalno območje EU je sestavljeno iz neprecenljivih ekoloških, kulturnih in ekonomskih virov. Za ohranjanje teh virov je potrebna zaščita krhkega ravnotežja med naravnim in človeškim sistemom. Obalna območja so posebej na udaru, saj jih zaznamuje pozitiven demografski trend. Poglavitni dejavniki, ki vplivajo na obalna in morska območja, so demografska rast in razvoj urbanizma, turizem, kmetijstvo, ribištvo, industrija in energija ter transport.

3.3.1 Dejavniki in posledice dejavnikov, ki okoljsko vplivajo na obalna in morska območja

3.3.1.1 Demografska rast in urbanizacija

Približno tretjina populacije Evropske Unije je naseljena na obalnih področjih. Dodaten pritisk na okolje pomenijo tudi sezonske turistične migracije v poletnih mesecih (graf 3.3.1.1.1).

Graf 3.3.1.1.1: Urbana populacija v Sredozemlju – trendi in projekcije



Vir: Prirejeno po Benoit in Comeau 2005: 199.

Celotna urbana populacija v Sredozemlju se je iz 94 milijonov v letu 1950 (kar je predstavljalo 44 odstotkov) povečala na 274 milijonov v letu 2000 (66 odstotkov populacije). Južne in vzhodne sredozemske države v zadnjih dveh oz. treh desetletjih beležijo 3 - 5 krat višjo stopnjo urbanizacije kot države severnega Sredozemlja. Napovedi za leto 2025 kažejo nadaljevanje tega trenda. Sredozemska urbana populacija naj bi se samo v južnih in vzhodnih državah povečala na 243 milijonov (145 milijonov - l. 2000) in v evropskih državah na skoraj 135 milijonov (129 milijonov - l. 2000). Približno tretjina populacije naj bi bila zgoščena na sredozemskih obalah in predstavlja enega vodilnih dejavnikov, ki negativno vplivajo na zemeljsko površino, kvaliteto vode in zraka (glej tabelo 3.3.1.1.1) (Benoit in Comeau 2005: 199).

Tabela 3.3.1.1.1: Urbanizacija obalnega pasu v letu 1995 in napovedi za 2025

DRŽAVA	DOLŽINA SREDOZEMSKO OBALE (km)	OBALNA POVRŠINA 0 - 10 km (km ²)	OBALNA POVRŠINA OBALNIH MEST (km ²)		ODSTOTEK POVRŠIN OBALNIH MEST (%)	
			1995	2025	1995	2025
ŠPANIJA	2580	25,800	14,182	18,886	55	73
FRANCIJA	1703	17,030	4042	5738	24	34
ITALIJA	7375	73,750	28,320	33,366	38	45
GRČIJA	15,021	150,210	3041	4072	2	3
LIBANON	225	2250	1287	2286	57	102
EGIPT	955	9550	3116	7468	33	78

Vir: Prirejeno po Benoit in Comeau 2005: 317.

Takšni pritiski na okolje povzročajo slabšanje geomorfoloških vzorcev obalnega pasu, kar povzroča spremembe v naravnih procesih. Ocenjuje se, da bo obalna erozija zaradi naštetih vzrokov prizadela petino obalnega pasu Sredozemlja (Corine Coastal Erosion Atlas v European Environment Agency 1999a).

3.3.1.2 Turizem

Turizem je pomembna dejavnost ekonomskega razvoja države, toliko bolj v južnih, revnejših evropskih državah. Sredozemska regija predstavlja vodilno turistično destinacijo s 30 odstotnim deležem mednarodnega turizma. Francoska, španska in italijanska obala predstavljajo destinacijo za 90 % turistov v Sredozemlju. V letu 2000 je na območju Sredozemlja letovalo že več kot 170 milijonov ljudi, kar je 44 % več kot leta 1990 (Blue Plan v European Environment Agency 2007). Na evropski ravni potovanja in turizem prispevajo v povprečju 3,8 % BDP-ja, vendar pa v nekaterih državah odstotek tudi presega 10 % (glej tabelo 3.3.1.2.1) (European Environment Agency 2007).

Tabela 3.3.1.2.1: Delež potovanja in turizma v BDP

DRŽAVE	DELEŽ BDP
CIPER, MALTA	Več kot 10 %
HRVAŠKA, SRBIJA, ČRNA GORA	8 – 10 %
GRČIJA, ŠPANIJA	6 – 8 %
FRANCIJA, ITALIJA, TURČIJA	4 – 6 %
ALBANIJA, SLOVENIJA	3 – 4 %

Vir: Prirejeno po European Environment Agency 2007.

Ekonomске in okoljske posledice intenzivnega turizma se kažejo predvsem v slabi kvaliteti voda (tako slani kot sladki), konverziji kmetijskih in naravnih površin v turistično infrastrukturo, prekomerni porabi podtalnih voda in v vračanju odpadnih (neprečiščenih) voda nazaj v morje (European Environment Agency 1999a).

3.3.1.3 *Ribištvo in akvakultura*

Intenzivno ribištvo ima več negativnih posledic, kot samo iztrebljanje določenih živalskih vrst. Vpliva tudi na morsko biološko raznovrstnost. Sredozemsko morje je biološko zelo raznovrstno (predvsem do globine 50 m). Zmanjševanje le te vpliva tudi na zmanjševanje habitacije morskega dna. Intenzivna akvakultura²¹ pa je vzrok za nastanek odpadkov, ki povzročajo spremembe v biotski in abiotski sestavi morja. Povzroči lahko genetsko spremembo v naravnem ekosistemu, nastanek bolezni in parazitov ter onesnaženje s kemikalijami. Same spremembe se kažejo v različni pojavnih oblikah glede na odprtost oz. zaprtost morja. Negativno vpliva na kvaliteto pitne vode, predstavlja pa tudi dodatno onesnaževanje marin in degradacijo bivalnega okolja ter favne (Graf 3.3.1.3.1) (European Environment Agency 1999a).

Ribiško dejavnost spremlja več ekološko negativnih pojavov: vpliva na ostale vodne organizme, uničevanje organizmov morskega dna ter povzroča ekološke spremembe večjih razsežnosti s spremembo celostne prehranjevalne mreže. Posledično se občutljivost okolja na ostale negativne dejavnike še poveča (onesnaževanje in klimatske spremembe ter vdor tujih

²¹V zadnjem času se uveljavlja izraz akvakultura, s katerim pomenimo vse načine kontrolirane rejce vseh vodnih organizmov v vseh okoljih. Rejec poskuša nadzorovati in ravnati vsako fazo rejskega ciklusa (Krasnič 2007). Deli se na vzrejo morskih organizmov (marikulturo) in vzrejo sladkovodnih ribjih vrst, slednjo pa delimo na vzrejo hladnovodnih in toplovodnih ribjih vrst (Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano 2008).

živalskih vrst). Zaradi vedno manjšega ulova v priobalnem pasu se ribištvo seli v globlje vode (po dokumentih EU definirano kot morska področja z več kot 400 m globine), kar ogroža najbolj občutljive organizme, ki dozoriijo šele pri 40. letih (Marine Conservation Biology Institute v European Environment Agency 2007). Ocenjuje se, da je obseg prekomernega ulova v Sredozemskem morju med 10 – 20 % (največji delež v Egejskem morju in v okolici Krete). V veliki pelaški skupini sta tuna in mečarica že blizu propada.

Negativne posledice ribištva lahko razdelimo v dve skupini: neposredne in posredne. Neposredne posledice so:

- izginotje določene živalske vrste, kar povzroča spremembo v velikosti in starostni strukturi živalske populacije,
- višja stopnja smrtnosti živalskih vrst, ki niso cilj ribištva (ribe, morske ptice, morski sesalci, želve),
- strukturne spremembe morskega dna (od rastlinja, do uničenja morskih tal in koralnih področij).

Posredni vplivi vključujejo:

- spremembe v prehranjevalni mreži,
- onesnaževanje zaradi odlaganja smeti in organskih snovi,
- povečano smrtnost zaradi zapuščenih in izgubljenih ribiških mrež.

(European Environment Agency 2007).

Poleg ribištva se vedno bolj uveljavlja akvakultura, ki je svoj delež v svetovni ribiški industriji povečala na 45 % (2005) v primerjavi z 9 % v letu 1980 (FAO v European Environment Agency 2007). Negativne implikacije akvakulture so:

- eutrofikacija in povečana količina sedimentov v regiji,
- uporaba antibiotikov in kemikalij (dezinfekticidi, pesticidi, biocidi),
- možen prenos parazitov in bolezni na izvorno populacijo rib,
- genetska sprememba rib, ki se nahajajo v svojem naravnem okolju (zaradi parjenja z ribami, ki so ušle iz območij akvakulture) (European Environment Agency 2007).

3.3.1.4 *Industrija in transport*

Sredozemlje nikoli ni bilo pomembnejša rudninska regija in ni bila vključena v obdobje hitrega industrijskega razvoja in izkoriščanja železa in premoga. Veliko močnejša je na področju pridobivanja nafte in zemeljskega plina (Alžirija, Libija, Sirija, Italija) ter

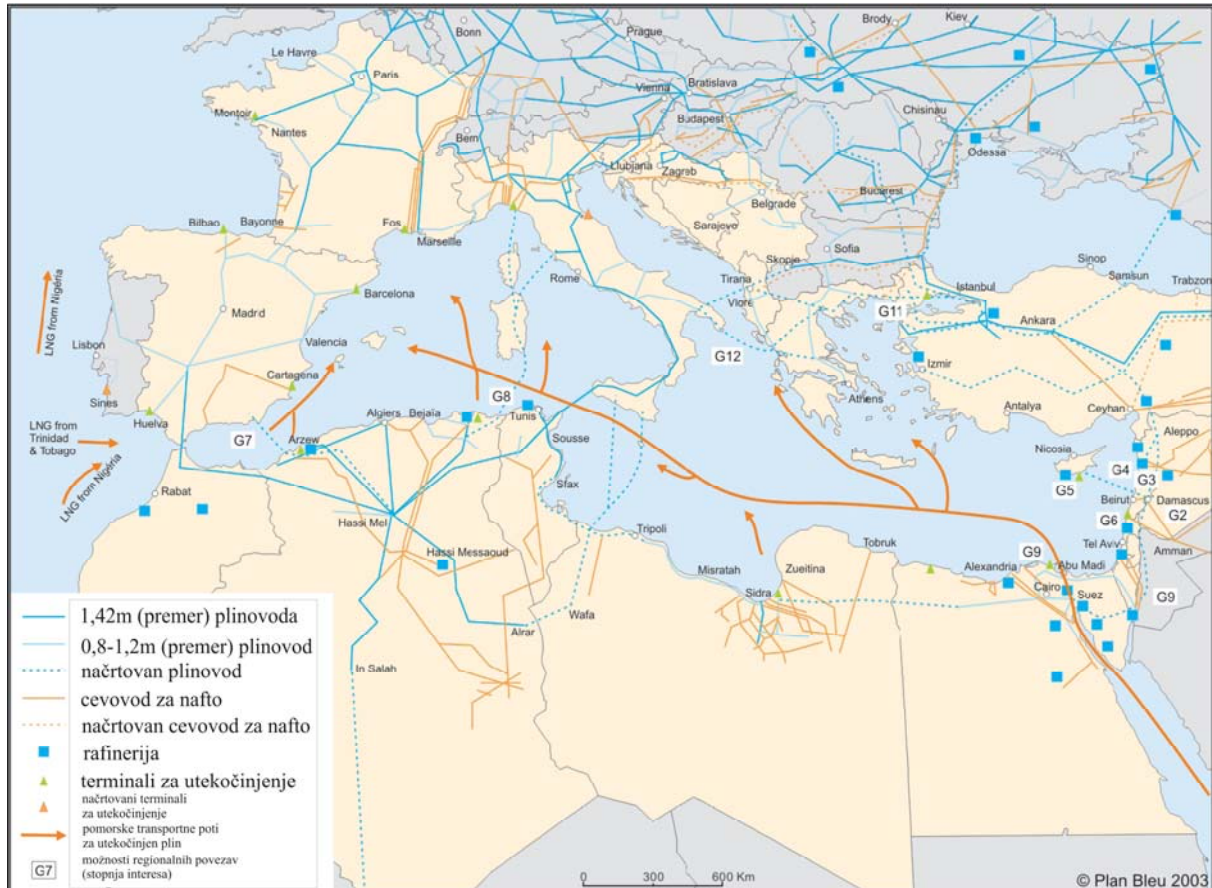
vzpostavitvi številnih rafinerij v regiji. Na področju pridobivanja merkurija in fosfatov (Tunizija in Jordanija), kroma (Turčija), svinca, soli in boksita (Bosna, Hrvaška, Francija, Grčija, Slovenija) in cinka (Španija in Maroko) se uvršča nad svetovno povprečje. Podmorska izkopavanja temeljijo predvsem na pridobivanju nafte in zemeljskega plina ter peska (vendar so še v začetnih fazah). Pridobivanje jekla je zgoščeno na severu Sredozemlja (Italija, Francija, Španija, Hrvaška, Turčija, Grčija) in v manjši meri na jugu (Egipt, Alžirija in Tunizija). Med severnimi in jugovzhodnimi državami Sredozemlja je v industrijskem razvoju še vedno precejšen prepad. V pridobivanju dodane tržne vrednosti predstavljajo Italija, Francija in Španija skupaj 87 odstotkov celotnega Sredozemlja. Čeprav je po celotnem Sredozemlju razpršena različna industrijska dejavnost, so na severozahodu nastali »centri« (hot spots), kjer je združena težka industrija in večje trgovske luke. Največji industrijski pomen Sredozemlja pa leži v naftni industriji (z nekaterimi pomembnimi članicami OPEC). Zaradi zapletene geologije in velikih neraziskanih območjih je težko določiti količino hidrokarbonatnih virov. Ocene naftnih rezerv se gibljejo na okoli 45 milijard sodčkov dnevno. Veliko sredstev se namenja za raziskave in odkrivanje novih zemeljskih in morskih virov (predvsem v Alžiriji, Libiji, Egiptu, Grčiji in Italiji). Na območju Sredozemlja se nahaja tudi več kot 40 večjih rafinerij (v letu 1997) z zmogljivostjo več kot 685 500 milijard sodčkov dnevno (slika 3.3.1.4.1). Petrokemična industrija se v večji meri ukvarja s pridobivanjem amonijaka, metanola, etilena, propilena, butana, butadiena. (European Environment Agency 1999b).

Posledice industrije na obalna območja se kažejo posredno in neposredno. Slednje kot onesnaževanje na območjih težke industrije in večjih trgovskih luk, posredni učinki pa na industrijskih lokacijah in intenzivni obalni urbanizaciji. Težka industrija je predvsem močan onesnaževalec zraka. (European Environment Agency 1999b). Izpostavljanje škodljivim snovem negativno vpliva na imunski, hormonski in reproduktivni sistem morskih organizmov. Škodljive snovi, ki imajo še posebej negativne implikacije za morsko okolje so kadmij, svinec, živo srebro, baker in cink ter obstojna organska onesnaževala²² (Persistent Organic Pollutants – POP's). Največje količine proizvaja industrija, vključno z industrijskimi procesi in končnimi produkti, rudarstvo, kmetijstvo (zaradi uporabe pesticidov in

²² Obstojna organska onesnaževala so težko razgradljive in strupene kemikalije, ki se bioakumulirajo in prenašajo po zraku, vodi in s selitvijo vrst čez mednarodne meje ter odlagajo daleč od kraja izpusta, kjer se akumulirajo v kopenskih in vodnih ekosistemih. To so zelo stabilne spojine, ki se uporabljajo npr. kot pesticidi v kmetijstvu in kot vhodne snovi pri tehnoloških procesih v industriji ali pa nastajajo kot so-produkti pri sežigu (Urad Republike Slovenije za kemikalije 2005).

insekticidov), kopenski transport (s škodljivimi emisijami) in ladijski transport (izločanje nafte).

Slika 3.3.1.4.1: Sredozemska obalna energijska infrastruktura



Vir: Prirejeno po Benoit in Aline 2005: 314.

Sredozemlje je tu še posebej na udaru, saj se na obalah nahajajo številni industrijski, kemični, rudarski in naftni obrati, ki s svojimi odpadki neposredno ogrožajo naravni ekosistem. Pomorski promet, nesreče in naftni terminali veljajo za glavni vir PAHs (Polynuclear Aromatic Hydrocarbons PAH's) v regiji (EEA 2006a v European Environment Agency 2007). Na sliki 3.3.1.4.1 lahko vidimo različne naftne transportne poti med posameznimi državami Sredozemlja. Vendar pa tovrstni transport predstavlja le del vseh raznovrstnih ladijskih povezav na tem območju. Letno prečka Sredozemsko morje preko 220.000 ladij z več kot 100 tonami, kar je preko 30 % vsega svetovnega ladijskega prevoza (European Environment Agency 1999a). Povprečno se v Sredozemskem morju zgodi 60 ladijskih nesreč letno, pri četrtini pride tudi do razlitja nafte in kemikalij. Nesreče se najpogosteje dogajajo na območjih z najgostejšim pomorskim prometom (Gibraltarska in Mesinska ožina, Sicilski kanal, dostopi

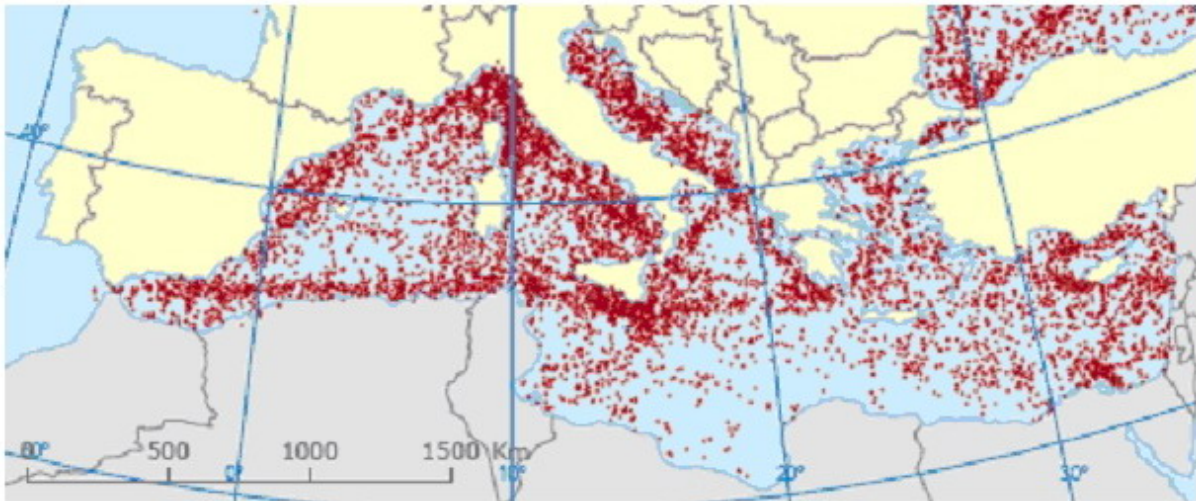
do Canakkalskega kanala in tudi različne luke s svojimi dostopi kot so Genova, Livorno, Civitavecchia, Benetke, Trst, Pirej, Limasol, Bejrut, Aleksandrija).

Ob razlitju nafte lahko govorimo o dveh sklopih negativnih posledic, in sicer ekoloških in ekonomskih. Posledice so odvisne od kraja, kjer pride do razlitja (na odprtem morju ali ob urbanih obalnih mestih), snovi, ki je razlita, ter njene količine. Najbolj neposredne ekološke učinke najprej čutijo obalne ptice in vodni sesalci. Prizadeto pa je tudi ribištvo in turizem. (European Environment Agency 1999b). Naftna izlitja lahko imajo katastrofalne posledice na obalne in morske ekosisteme. Odstranjevanje posledic je dolgotrajen proces, ki lahko traja več let. Kot primer naj navedem, da je leta 2006 zaradi oboroženega konflikta ter poškodovanja elektrarne v Libanonu prišlo do izlitja 10.000 – 15.000 ton nafte, kar je prizadelo 150 km sredozemske obale. Čeprav so države pogodbenice Barcelonske deklaracije takoj ukrepale, je oz. bo potrebno celotno škodo oceniti šele v prihajajočih letih.

Poleg nesreč pa morski ekosistem redno onesnažujejo ladijski izpusti, do katerih prihaja pri raztovarjanju ladij, izpiranju rezervoarjev ter pri normalnem delovanju ladijskih motorjev. Sredozemsko morje ima status posebnega območja, ki ga ščiti protokol IMO MARPOL 73/78²³ in prepoveduje skoraj vse tovrstne izpuste. Vendar pa zaradi težav kontrole tako velikega območja do tovrstnih izpustov še vedno prihaja. Na karti 3.3.1.4.2 so razvidne točke izpustov za celotno območje pod konvencijo MARPOL 73/78. Največje koncentracije so prav na območju večjih pristanišč, posebej ob obalah Italije.

²³ Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij (MARPOL 73/78).

Slika 3.3.1.4.2: Nelegalni naftni izpusti v morjih, ki jih ščiti mednarodna konvencija MARPOL 73/78 (2000 - 2004)



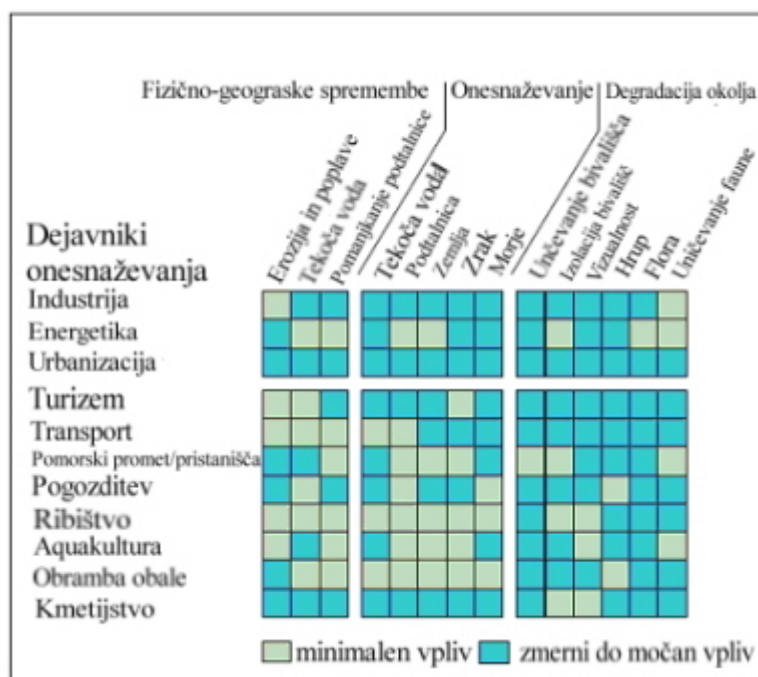
Vir: Prirejeno po Institute for the Protection and Security of the Citizen (IPSC) v European Environment Agency 2007.

Naftno onesnaževanje kemično in fizično spreminja naravni ekosistem ter zastruplja rastlinje in favno. Večja razlitja imajo lahko na lokalno okolje katastrofalne posledice. Ocenjuje se, da se količina izlita nafte v Sredozemlju zmanjšuje za 1 - 3 milijone ton letno. Izvor izlivov predstavljajo zemeljski viri (50 %), pomorski promet (24 % - ladijski izpusti – 18 %, nesreče – 6 %), viri iz ozračja (13 % - izpuhi), naravni viri (10 %) in viri na odprtih morjih (3 %) (EEA 2006c, Global Marine Oil Pollution Information Gateway v European Environment Agency 2007).

3.3.2 Obalna območja

Med leti 1990 in 2000 je obalni pas (10 km) doživel med 20 – 35 odstotno rast urbanizacije (predvsem na obalah severnega in zahodnega Sredozemlja). Glavni razlogi so v razvoju turizma, rasti transportne infrastrukture, ribištva in akvakulture ter objektih na odprtem morju, ki zahtevajo vedno več prostora. Veliko naravne in neobdelane površine se izgublja tudi na račun intenzivnega kmetijstva, zaradi katerega prihaja do primanjkljaja pitne vode, ki je na teh področjih že tako ni v izobilju. V Španiji, npr. prihaja med kmetijstvom in turizmom do ostrega tekmovanja v pridobivanju obalnih površin. Klimatske spremembe bodo imele na teh območjih še posebej velike učinke, saj bo prišlo do dezertifikacije, dviga morske gladine, povečane obalne erozije in delte rek ter pogostejših morskih neurij (European Environment Agency 2007: 245).

Graf 3.3.2.1: Prikaz dejavnikov onesnaževanja in njihovih vplivov na obalna območja



Vir: Prirejeno po Rigg et al. v European Environment Agency 1999a.

3.3.3 Vplivi klimatskih sprememb na morski ekosistem

Klimatske spremembe, do katerih prihaja zaradi raznovrstnega onesnaževanja, na različne načine vplivajo na morski ekosistem. Temperaturne spremembe vplivajo na živalske metabolizme in distribucijo organizmov. V kolikor se organizmi tem spremembam ne morejo prilagoditi, to pomeni njihovo migracijo, v najslabšem primeru pa tudi izumrtje. Nekatere posledice povišane morske temperature so vidne že danes. Dokazana je večja smrtnost določenih morskih živali ter izbruhi cvetenja alg (Garrabou et al. v European Environment Agency 2007).

3.4 Vojaški pomen

Ko preučujemo vojaški pomen Sredozemlja, je potrebno imeti v mislih dejstvo, da se Sredozemlje nahaja v centralnem položaju glede na Evropo, Srednji vzhod in notranjost Afrike in Atlantika. Sredozemsko morje predstavlja tudi edino naravno vez z možnostjo povezave vseh sil in sredstev v tem južnoevropskem delu. Predstavlja varnostno območje, ki ščiti centralno Evropo z juga, ima pa tudi pomen globokega zaledja (Tica 1977: 10).

V vojaškem pogledu je Sredozemlje raznolika strateška regija²⁴, saj je reliefno in po razporeditvi kopnega in morja močno razčlenjena. Glede na zaključenost regije po geografskih mejah pa lahko govorimo tudi o njeni enotnosti in nedeljivosti, kar je tudi dejavnik, ki otežuje obrambo strateško pomembnih objektov ob neprestanem razvoju sodobnih oborožitvenih sistemov na kopnem, morju in v zraku. Vsi rodovi vojske so sposobni taktičnih, operativnih in strateških udarov po ciljnih na obali in globoko v kopenskem zaledju (Tica 1977: 10).

Posebej pomembne so pomorske komunikacijske smeri. Najpomembnejša izmed vseh je komunikacija Gibraltar – Suez, od katere se odcepljajo bočne smeri proti Levjem zalivu, Ligurskem, Tirenskem, Jonskem, Jadranskem in Egejskem morju. Znotraj vsakega robnega morja se nadaljujejo pomorske smeri in smeri v notranjost ozemlja. Sredozemlje s svojo povezanostjo z Atlantikom in razširjenostjo svojih robnih morij globoko v evropski kontinent predstavlja lahko in masovno premestitev sil preko pomorskih komunikacij na vsa področja Evrope, Afrike in dela Azije. Posredovanja v lokalnih konfliktih na Bližnjem vzhodu, dostop do naftno bogatih regij preko Bosporja, Dardanel in Sueškega prekopa ter sam geografski položaj glede na severno Afriko dajejo Sredozemlju pomembno vlogo manevrskega prostora še posebej za jugovzhodni del evropskega vojskovališča²⁵.

3.4.1 Pomen ključnih točk, prehodov, kanalov in ožin

"Človeško naravno okolje je na kopnem in kopno je tisto območje, na katerem si človek največ prizadeva na socialnem, ekonomskem, političnem in vojaškem področju. Še vedno pa tri četrtine zemeljske površine predstavljajo oceani. So vir življenja za vsa živa bitja, poglavitno sredstvo svetovnega transporta blaga in trgovine ter vojaške moči. Medtem ko svetovna morja precejšnjemu delu človeštva niso dostopna, so kljub temu povsod navzoča."

²⁴ Določitev ravni vojaških aktivnosti je temeljna pri vrednotenju vojaškogeografskega prostora. Pri tem upoštevamo *obče* in *regionalno* vrednotenje vojaškogeografskega prostora na podlagi velikosti in ravni vojaških aktivnosti. Obči vojaškogeografski prostor vrednotimo na vesoljski, globalni, strateški, operativni in taktični ravni. Vesoljska raven vojaških aktivnosti obsega območje našega osončja med Venero in Marsom, Luno in Zemljo ter v zemeljski orbiti. Globalna raven vojaških aktivnosti zajema Zemljo kot celoto. Strateška raven obsega zaključena območja površja posameznih celin in oceanov, ki se ločijo po vojaški moči. Operativno raven sestavljajo posamezni zaključeni deli celin, morij in oceanov. Taktično raven sestavljajo manjša območja, kjer potekajo vojaške aktivnosti (Bratun 2005: 18).

(Toth v Peele 1997: 1). Slednji citat je še posebej pomemben in najbolj orisuje vsebino, ki sledi. Govorili bomo o najbolj bistvenih sredozemskih točkah, ki so v Evropi in v svetovni geostrategiji že igrale ključno vlogo. Vsa območja, ki jih bom analiziral, so predeli Sredozemskega morja ali pa jih le-to obkroža. Geostrateško vlogo celotne regije in nekaterih točk, ki se v Sredozemlju nahajajo, nakazuje tudi dokument ameriškega obrambnega ministrstva z naslovom *Tranzitne in življenjsko pomembne poti ZDA*, v katerem dve izmed osmih imenovanih točk predstavljajo Gibraltarska vrata in Sueški kanal. (Peele 1997: 5).

3.4.1.1 *Gibraltarska vrata*

Gibraltarska vrata so 12,8 – 37 km širok prehod med Pirenejskim polotokom in Afriško obalo. Ožino z obeh strani obdajajo Gibraltarski masiv s 425 metri nadmorske višine in Jebel Musa z 856 metri. Globina morja raste od zahoda proti vzhodu. Pri Trafalgarju je globina 300 metrov. Plitki Gibraltarski prag ščiti Sredozemsko morje pred prehodom hladne globinske atlantske vodne mase. Pri Tarifu meri globina morja 760 metrov, na vzhodnem izhodu pa že 1000 metrov. Zaradi različne gostote morske vode Atlantskega oceana in Sredozemskega morja teče površinski tok proti vzhodu, globinski pa proti zahodu. V neposredni bližini se nahajajo luke La Linea, Gibraltar in Algeciras, na afriški obali pa Tanger in Ceuta (Bogdanov 1967: 529). Prav ob Gibraltarskih vratih, na skrajno južni točki Iberskega polotoka, se nahaja tudi britansko prekomorsko ozemlje Gibraltar, ki meri zgolj 6,5 km² in na severu meji s Španijo. Mesto Gibraltar šteje približno 28.000 prebivalcev (CIA 2008).

Prav njegov strateški pomen nadzora nad Gibraltarskimi vrati je tudi danes vprašanje različnih interesov. Leta 1713 ga je Španija z Utrechtskim mirom morala prepustiti Veliki Britaniji. Britanska garnizija je bila leta 1830 formalno razglašena za kolonijo. Na referendumu leta 1967 je imelo gibraltarsko prebivalstvo prvič možnost izrekanja svoje pripadnosti. Z veliko večino so izkazali, da si želijo ostati pod britansko oblastjo.

²⁵ Vojskovališče je del globalnega prostora, kjer potekajo vojaške aktivnosti skupaj s celotnim vojaškim potencialom njenih udeležencev. Sestavljajo ga kopenski, morski in zračni prostor. Na podlagi zgodovinskih izkušenj, mednarodnih odnosov, stopnje civilizacijskega razvoja, geografske členitve in pomena posameznih regij ločimo več splošnih vojskovališč (Bratun 2005: 20). Evropsko vojskovališče sem poimenoval s skupnim imenom obeh splošnih vojskovališč, kot jih opredeljuje Bratun (2005), in sicer obmorska Evropa in severna Afrika ter srednja in vzhodna Evropa.

Slika 3.4.1.1.1: Shematski prikaz Gibraltarja



Vir: CIA 2008.

V ustavi iz leta 1969 je zapisano, da britanska vlada ne bo nikoli dopustila, da bi prebivalstvo Gibraltarja prešlo pod suverenost katerekoli druge države, razen v primeru lastne svobodne in demokratične izbire. Kljub temu je med leti 1997 in 2002 potekala vrsta pogovorov med Španijo in Veliko Britanijo glede vzpostavitve začasne skupne oblasti nad Gibraltarjem. Gibraltarska vlada je na tovrstne pogovore odgovorila s sklicem referendumoma (2002), na katerem se je zopet velika večina odločila proti kakršnikoli skupni oblasti. Septembra 2006 je bil podpisan tristranski sporazum med Španijo, Veliko Britanijo in Gibraltarjem za rešitev nekaterih mednarodnih vprašanj. Španija je tako odpravila nekatere omejitve glede zračnega prometa, izrazila prizadevanje za pospešitev carinskih postopkov ter vzpostavitev novih telefonskih linij. Velika Britanija je pristala v plačevanje pokojnin španskim prebivalcem, ki so bili zaposleni v Gibraltarju še pred zaprtjem njegovih meja leta 1969. Prav tako pa je bila dogovorjena tudi vzpostavitev španskega kulturnega inštituta, na katerem bo lahko izobešena španska zastava. Leta 2007 je prišla v veljavo tudi nova nekolonialna ustava. (CIA 2008).

Da bi dojali strateški vojaški pomen Gibraltarja, se moramo ozreti nazaj v zgodovino. Vlogo pomorske baze je Gibraltar sprva dobil pod špansko oblastjo leta 1704 in je tako služil kot začetna točka za nadaljnja osvajanja. Njegova geostrateška pomembnost se je pokazala, ko so se Španci v Sredozemlju branili pred piratstvom in kasneje v osvajanju novih ozemelj ter nadzora nad ostalimi evropskimi posestvi. Po Utrechtskem miru (1713) in angleškem

prevzemu oblasti, je postajal Gibraltar vse bolj simbol angleške moči. V obdobju Napoleonovih vojn se je hitro razvijal kot pomembna vstopna točka za vojaške pomorske operacije v Sredozemlju in tudi kot najkrajša trgovska pot do Indije. Geostrateški pomen se je izkazal tudi v obdobju angleške pomoči Špancem v boju proti Napoleonu. Konec devetnajstega stoletja se je sprva ocenjevalo, da bo zaradi hitrega razvoja vojaške tehnologije njegova strateška pomembnost uplahnila. Prišlo je do bistvenega povečanja dometa topov ter izuma novih torpedov, ki so začeli ogrožati ladjevje v luki. Vendar pa se je vojaška moč in pomen Gibraltarja le še povečeval. V začetku 20. stoletja je Anglija zgradila novo vojaško pomorsko ladjedelnico, ki je v prvi svetovni vojni služila kot baza za zavezniško ladjevje. Ko je Nemčija napovedala neomejeno podmorniško bojevanje, je Gibraltar postal povezovalna točka za organiziranje konvojev. V drugi svetovni vojni je Gibraltar predstavljal varuha zahodnega vhoda v Sredozemlje, ki sta si ga Italija in Nemčija prizadevali zapreti, hkrati pa je imel vlogo pomorske baze, iz katere je lahko angleška vojna mornarica nadzorovala zahodni del Sredozemlja brez francoske pomoči. Gibraltar je bil med drugim tudi pomembna komunikacijska zveza. V drugi svetovni vojni je imel nenadomestljiv pomen, saj je predstavljal pomemben vir informacij v nasprotnikovem vplivnem območju. Po drugi svetovni vojni je Gibraltar svoj pomen vse bolj kazal znotraj zveze NATO ter kot pomembna geostrateška točka v vse bolj zaostrenih odnosih s Sovjetsko Zvezo. Postal je branitelj južnega krila zveze Nato. Sovjetska zveza je vse bolj krepila svoje ladjevje v Črnem morju, ki pa je v Atlantski ocean morala vstopiti preko gibraltarske ožine. Čeprav se je potreba po postavljanju vojaških postojank s povečano avtonomijo bojnih in trgovskih ladij zmanjšala, so ta zaradi skladišč orožja in nafte blizu potencialnih kriznih žarišč vseeno predstavljala logistično prednost. V ta namen so se podzemni prostori pod Gibraltarskim masivom še povečali. Vloga britanskega nadzora nad gibraltarskimi vrati (odprtosti za sile NATA ter po potrebi zaprtje za sile Varšavskega Pakta) je v času hladne vojne tvorila enega izmed ključnih elementov v vojaškem prispevku zahodnim silam. Kljub svoji geostrateški pomembnosti je Velika Britanija zmanjšala prisotnost svojih sil v Gibraltarju. Med leti 1961 in 1991 se je lastništvo v rokah Velike Britanije zmanjšalo iz šestdesetih na osemindvajset odstotkov (Hunter 2002: 3 - 6).

Gibraltar je še vedno pomembno strateško oporišče za britanske vojaške sile v Sredozemlju, služi pa tudi kot vmesna postaja za operacije daleč stran. Služi petim temeljnim funkcijam: skladišču (tudi z jedrskim orožjem), zbiranju obveščevalnih podatkov, dostopu do letališča, predstavlja bazo Kraljevemu Gibraltarskemu polku in Generalnemu štabu za poveljevanje in

vodenje. Vojaška ladjedelnica je svoja vrata zaprla leta 1985, vendar pa se je spremenila v samostojno trgovsko podjetje, ki je ohranilo tako skladišča, kot tudi tri suhe doke, s sposobnostjo oskrbovanja britanskih fregat in rušilcev. Med drugim so sposobni vzdrževanja in oskrbovanja britanskih in drugih (tudi jedrskih) podmornic. V bazi se nahaja tudi sodobni center za zbiranje obveščevalnih podatkov. Radarji, ki so nameščeni na Gibraltarju, so sposobni zaznati letalski napad 300 km iz smeri Atlantika in 600 km iz smeri Sredozemlja. Sodobna komunikacijska zveza (SIGINT²⁶), povezana z vladnim komunikacijskim štabom (GCHQ²⁷) v Angliji, omogoča Veliki Britaniji vpogled precej dlje od lastne geografske omejenosti. Na pristajalni stezi lahko pristanejo vsa sodobna tovorna letala in helikopterji, kot tudi letala z vertikalnim in kratkim vzletom in pristajanjem (VSTOL²⁸). To ima poseben strateški pomen tako za Kraljevo mornarico kot tudi Kraljeve letalske sile. Giblaltarski kraljevi polk je zadolžen za varnost Britanskega ozemlja ter vzdrževanje infrastrukture. Kot center za poveljevanje in vodenje, čeprav v rezervi, je Gibraltar primerno opremljen ter pripravljen na hitro namestitev in reaktivacijo v primeru konflikta. Z vsemi naštetimi elementi predstavlja Gibraltar za Veliko Britanijo pomembno geostrateško vojaško bazo in prekomorsko ozemlje svetovnega zunanjepolitičnega in vojaškega pomena (Hunter 2002: 7 - 10).

Poleg Gibraltarja pa evropsko prisotnost v tem delu regije (predvsem na skrajnem severozahodu Afrike) krepi tudi španski enklavi - Ceuta (19 m²) in Melilla (12 m²). Španija vztrajno odbija maroške ozemeljske zahteve ter v njih ohranja vojaško upravo. Na meji med Melillo in Marokom je postavljena 7 km dolga jeklena ograja, ki poleg vidne španske suverenosti preprečuje vdor ilegalnih migrantov. Ceuta in Melila predstavljata tranzitno migracijsko destinacijo, saj sta, kot Španija, del Evropske Unije. Za mnoge migrante predstavlja Ceuta zaradi bližine kontinentalne Španije idealno izhodišče za vstop v Evropo. Zaradi geopolitičnih in geostrateških razlogov severozahodni del Afrike ter zahodno Sredozemlje ostaja območje španskih interesov (Klemenčič 1997: 464).

²⁶ SIGINT – Communications and Signal Intelligence.

²⁷ GCHQ – Government Communications Headquarters.

²⁸ VSTOL – Vertical and Short Take Off and Landing.

Skozi kratek zgodovinsko-vojaški in geopolitični pregled lahko ocenimo, da je nadzor nad zahodnim Sredozemljem, z angleškim nadzorom gibraltarskih vrat in špansko prisotnostjo v Ceuti in Melilli, še vedno pomemben vir regionalnih in svetovnih interesov.

3.4.1.2 *Sueški prekop*

Odprtje Sueškega prekopa leta 1869 je napovedalo novo obdobje evropske politike in njenega vpliva na pacifiško Azijo. Pot iz Azije do Evrope se je tako skrajšala za 6500 kilometrov. Odprtje kanala je imelo takojšnje dramatične učinke na svetovno trgovino. Skupaj z ameriško transkontinentalno železnico, ki je bila dokončana šest mesecev prej, je bilo sedaj mogoče svet obkrožiti v rekordnem času. Sueški prekop je pomembno vplival tudi na hiter evropski prodor in kolonizacijo Afrike (Wikipedia 2007a).

Velika Britanija je leta 1874 kupila delnice podjetja Sueški kanal. Pogodba iz leta 1888 je določevala, da je kanal odprt za vsa plovila iz vseh držav, v vojnem stanju in stanju miru. Vendar pa je Velika Britanija zahtevala nadzor nad kanalom zaradi ohranitve njene pomorske moči ter kolonialnih interesov. Leta 1936 je pridobila pravico za ohranitev obrambnih sil vzdolž kanala, kar je v drugi svetovni vojni imelo strateški pomen za vzdrževanje zavezniških oskrbovalnih povezav med Azijo in Evropo (Rodrigue 2004: 367). Zaradi razpada kolonializma in pojava bližnjevzhodnega nacionalizma je v drugi polovici dvajsetega stoletja prišlo do nove geopolitične nestabilnosti v regiji. S podpisom nove pogodbe med Egiptom in Veliko Britanijo leta 1954 se je začel postopen umik britanskih sil, ki se je zaključil dve leti kasneje. Kanal je bil pod egiptovsko oblastjo dokončno nacionaliziran (Rodrigue 2004: 368). Oktobra 1956 je prišlo do novih konfliktov in naposled do izraelskega in angleško-francoskega napada na Egipt. Glavni razlog je bila neizpolnitev obljube o sodelovanju pri gradnji Asuanskega jezusa francosko-britanske strani. Egipčani so odgovorili z grožnjo prepovedi uporabe kanala. Po angleško-francoskem in izraelskem napadu so Egipčani kanal onesposobili s potopitvijo več ladij. Z odločitvijo Generalne skupščine Združenih Narodov so se morale izraelske in angleško-francoske sile umakniti. Čiščenje kanala se je začelo januarja 1957, aprila leta 1958 pa je bil kanal ponovno odprl za plovbo (Bogdanov 1969: 186). Vendar so geopolitična vprašanja ostajala nerešena. Do ponovnega zaprtja kanala so pripeljale izraelsko-arabske vojne med 1967 in 1975. Dolgotrajno zaprtje kanala je destabiliziralo mednarodni transport in je predstavljalo enega izmed dejavnikov, ki so pripeljali do razvoja vedno večjih tankerjev, za katere je bila dolga pot okoli Afrike še rentabilna. Po ponovnem odprtju je med leti 1976 in 1980 prišlo do mnogih posodobitev. Bistvena je bila razširitev

kanala za prehod 200.000 tonskih VLCC-jev²⁹, ki so zopet vzpostavili cirkulacijo energentov med Evropo in Bližnjim vzhodom (Rodrigue 2004: 368).

Sueški kanal v dolžino meri 163 kilometrov in poteka med pristaniščema Port Said na sredozemski strani in Suezom ob Rdečem morju (Wikipedia 2007a). Kanal je v najožjem delu širok 300 metrov, po njem pa lahko potujejo ladje z maksimalnim ugrezom 16 metrov. V praksi to pomeni, da VLCC-ji ne morejo skozi kanal polno natovorjeni. Splošna praksa je, da se del tovora razloži in ko ladje kanal zapustijo, ponovno naloži.

Do leta 2010 se predvideva poglobitev kanala na 22 metrov. Preko sueškega kanala lahko letno prepotuje 25.000 ladij, vendar jih dandanes okoli 14.000, kar je v povprečju 38 ladij dnevno (Rodrigue 2004: 368). V svetovnem merilu to predstavlja 8 odstotkov svetovne trgovine. Po Sueškem prekopu se dnevno pretovori približno 3,1 milijona sodov nafte. (Prebilič, 2007: 26). Promet poteka le v eno smer, zato je potrebno ladje organizirati v konvoje 10 - 15 ladij. Dnevno lahko kanal prečkajo trije konvoji, dva proti jugu in eden proti severu (Rodrigue 2004: 368).

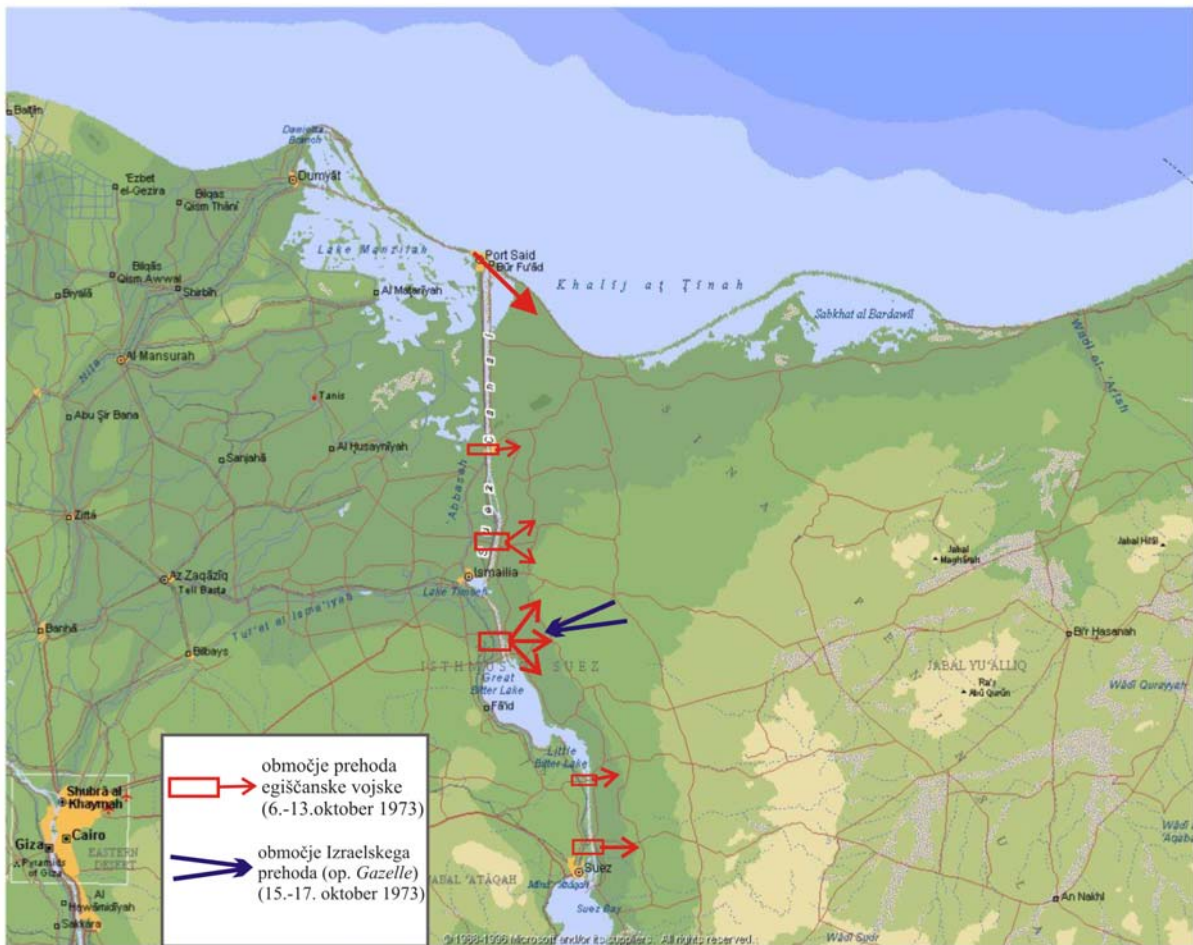
Slika 3.4.1.2.1: Prikaz transporta v konvoju



Vir: Wikipedia 2007a.

²⁹ VLCC – Very Large Crude Carriers – tankerji, z nosilnostjo do 300.000 ton surove nafte.

Slika 3.4.1.2.2: Kartografski prikaz Sueškega kanala z območji prehoda egipčanskih in izraelskih sil v letu 1973



Vir: Prirejeno po Wikipedia 2007a.

Vojaški značaj sueškega kanala je velik, saj predstavlja najkrajšo komunikacijo med Sredozemskim morjem in Indijskim oceanom. Preko njega potekajo tudi kopenske komunikacije, ki povezujejo Egipt s Sinajem, Arabijo in Bližnjim vzhodom (Gažević 1975: 256). N sliki 3.4.1.2.2 lahko vidimo točke prehoda egipčanskih in izraelskih sil med arabsko-izraelskimi boji leta 1973.

3.4.1.3 Bospor in Dardanele

Bosporska morska ožina v dolžino meri 30 km, v svoji najožji točki pa 1 kilometer. Povezuje Črno morje z Marmarskim. Najmanjša globina znaša 27 metrov, vendar pa se mora pomorski promet izogibati plitvinam med rtom Selvi in Umur, kjer globina znaša manj kot 5,5 m (Gažević 1970: 760). Dardanele pa so naslednja ožina, ki jo zaradi povezave v širšem geografsko-strateškem vidiku povezave Sredozemskega s Črnim morjem obravnavam skupaj

z Bosporsko morskó ožino³⁰. Dardanele povezujejo Egejsko in Marmarsko morje. V dolžino meri 61,6 km, z globino med 50 in 70 metri. Vremenski pogoji zaradi pogostih neviht in meglic pogosto otežujejo plovbo. Geografski značaj in pomorski pomen so bili glavni vzroki za bitke (Gažević 1971: 341). Prvo večjo bitko je pomenila Krimská vojna (1854), in kasneje Dardanelska operacija (1915). Cilj Dardanelske operacije je bil s pomorskimi in zavezniškimi kopenskimi silami zavzeti ožino in Carigrad, izločiti Turčijo iz vojne in vzpostaviti pomorsko povezavo z Rusijo. Po večmesečnih bojih in preko 300.000 padlih, operacija na koncu ni uspela. Tako so Dardanele in Istanbul ostali v rokah antantnih sil. (Wikipedia 2007b).

Geostrateški pomen Bosporske ožine ostaja velik. Po Montreuxovi pogodbi leta 1936 je Turčija prevzela nadzor nad ožino. Svobodni prehod je bil v obdobju miru omogočen za vse trgovske ladje brez inšpekcije. V luči današnjih gospodarskih razmer ta povezava vedno bolj pridobiva na strateškem pomenu, še posebej po razpadu Sovjetske zveze. Kaspijsko morje predstavlja območje velikih naftnih rezerv. Ogromne količine nafte se s pomorskim transportom preko Črnega morja in Bosporske ožine pretovori na svetovni trg. Naftovodi sicer pomenijo alternativo, ki pa je dražja. Kot primer naj navedem, da je cena transporta sodčka nafte preko novega naftovoda Baku-Ceyhan med 1 in 2 ameriškimá dolarja, medtem ko je cena transporta s tankerji preko Črnega morja do Bosporja 20 centov na sodček (Brito v Rodrigue 2004: 368 - 369).

Skozi Bospor letno prepluje približno 50.000 ladij, od tega šteje 5.500 tankerjev, kar je že blizu maksimalnih kapacitet. Količina nafte skozi Bospor je skozi leta narasla, razlog za ta pojav pa je nastanek novih naftnih polj okoli Kaspijskega morja. Leta 2003 se je skozi kanal transportiralo približno 3 Ms/d. Tovrstni transport je bistven za zahodno in južno Evropo, saj velik delež predstavljata predvsem ruska nafta in plin (Klare v Prebilič 2007: 26). Vendar pa je nadaljnja rast takšnega tranzita zaradi nevarnosti razlitja nafte v istanbulskih meglicah problematična. Kot odgovor na prežečo nevarnost je turška vlada leta 2002 za velike tankerje v nočnih urah prepovedala uporabo kanala (Rodrigue 2004: 369).

³⁰ V nadaljevanju bom za obe ožini uporabljal ime Bosporska ožina.

3.4.1.4 Pomen pomorskih ožin in kanalov v prihodnosti

Kljub temu da sem skozi zgodovinski, politični, vojaški in ekonomski pregled prikazal pomembnost Sueškega prekopa, Gibraltarja in Bosporja, je tudi precej razlogov, ki opravičujejo domnevo o zmanjšanju pomena teh točk v prihodnje.

Strukturne spremembe v pomorskem transportu so imele velike posledice za pomen ožin in kanalov v Sredozemlju. V zadnjih 25 letih se je realna cena ladijskega transporta znižala za 80 odstotkov, predvsem zaradi razvoja novih velikih ladij, ki delujejo na principu ekonomije obsega, kontejnerskega načina transporta, ki je zmanjšal stroške dela, in informacijske tehnologije, ki je omogočila razporeditev sredstev (Stopfor v Weitz 2000: 6). Razvoj železniške infrastrukture ter cestnega prevoza konkurira Sueškemu kanalu in tako zmanjšuje njegovo tržno vrednost (Weitz 2000: 6). Na vojaškem področju je s pomočjo satelitskih slik omogočen večji nadzor različnih držav nad pomorskimi premiki potencialnih tekmecev ali sovražnikov, državam pa ni več potrebno množično razporejati svoje vojske po strateških točkah. Zaradi razvoja balističnih raket, ki se lahko izstrelijo praktično kjerkoli na zemeljski obli, ni več potrebe po njihovi namestitvi v bazah širom po svetu. Z razvojem jedrskih letalonosilk in jedrskih podmornic, ni več tako velike potrebe po ustavljanju za gorivo in ostalo logistično podporo. Z razvojem sodobne artilerije in letalstva pa so strateške točke postale še bolj ranljive. Vendar pa je potrebno upoštevati, da ves pomorski transport le ni na jedrski pogon in je tako potreben pogostega vzdrževanja in oskrbovanja. (Weitz 2000: 7).

Mahan (v Weitz 2000: 8) je že v začetku 20. stoletja opisoval strateški pomen Gibraltarja in Sueškega kanala in njuno vlogo v koncentraciji pomorske moči. Njun pomen ni igral ključne vloge le v času vojn, ampak tudi v obdobjih miru s porastom pomorskega transporta skozi obe ožini. Čeprav kaže, da je po koncu hladne vojne njun pomen upadel, se bo dejanska vloga zopet pokazala šele z naslednjim večjim pomorskim konfliktom (Weitz 2000: 8).

3.4.2 Otrantska vrata

Otrantska vrata so morski prehod, ki združuje Jadransko in Jonsko morje med Apeninskim in Balkanskim polotokom. Široka so od 75 do 140 kilometrov, morska globina pa znaša do 1100 metrov.

Slika 3.4.2.1: Otrantska vrata in minska zapora (1918)



Vir: Prirejeno po Wikipedia 2007c.

V prvi in drugi svetovni vojni so imela strateško vlogo zaradi političnega, ekonomskega in vojaškega nadzora nad Jadranom (Bogdanov 1968: 696), vendar pa jih ni bilo mogoče nadzorovati z italijanske strani. Glavna točka nadzora je bil Krf. Pomorske sile Italije, Francije in Velike Britanije so med prvo svetovno vojno Otrantska vrata blokirale in avstrijsko-madžarski vojni mornarici onemogočile dostop do Sredozemskega morja ter tako preprečile sodelovanje v vojaških operacijah na morju (Wikipedia 2007c). Blokada, kasneje baraž³¹ je bila učinkovita v preprečevanju dostopa do Sredozemskega morja plovilom nad vodo, medtem ko podmornic iz Kotorja ni uspela zaustaviti (Wikipedia 2007d). Uničena je bila le ena podmornica U 53 (Gažević 1973: 490). Danes Italija in Grčija Otrantska vrata nadzorujeta skupaj, pod okriljem NATA.

³¹ Otrantski baraž je sistem podvodnih ovir, ki jih je v 1. svetovni vojni postavila Antanta v Otrantskih vratih, da bi preprečila prehod nemških in avstroogrskih podmornic z Jadrana (Pule in Boke Kotorske) v Sredozemsko morje.

Dandanes imajo večji pomen za dostop raznovrstnega in naraščajočega pomorskega transporta usmerjenega v jadranske luke. Razvijajo se pomembni industrijski centri in tranzitne luke za srednjeevropske države, ki se nahajajo na severnem delu Jadranske obale (luke Trst, Benetke, Koper, Reka). Ocenjuje se, da bo v prihodnosti zaradi uvoza utekočinjenega zemeljskega plina, ki ga za zdaj v Jadranu še ni, prišlo do bistvenega povečanja pomorskega transporta. Razlog za taka pričakovanja je izgradnja plinskih terminalov v Brindisiju in v Beneški laguni (Isola di Porto Levante). Oživali so tudi načrti izgradnje terminalov na vzhodni jadranski obali (na Hrvaškem) ter v Tržaškem zalivu, ki bi z zemeljskim plinom oskrbovali nekatere srednjeevropske države (Vidas 2007: 20).

Ponovno zaprtje Otrantskih vrat bi glede na vedno večji pomorski promet pomenilo predvsem ogromno gospodarsko škodo za vse države z dostopom do Jadranskega morja preko katerih vodijo tranzitne poti v srednjo Evropo in ostale ciljne destinacije.

3.4.3 Sicilski preliv

Sicilski preliv je centralni del Sredozemskega morja med Sicilijo in Tunizijo. V najožji točki, med rtoma Adar v Tuniziji in rtom Feto na Siciliji, je širok 120,7 kilometrov. Skozi Sicilski preliv potekata dve pomembni pomorski komunikaciji. Vzdolžna: Gibraltar – Sueški kanal in prečna: iz luk zahodne obale Italije in Sicilije v Tunizijske in Libijske luke. Med drugo svetovno vojno je imel Sicilski preliv v rokah italijanskih sil velik geostrateški pomen. Z nadzorom Sicilije in Pantelerije je ogrožal zavezniški pomorski koridor v Sredozemskem prelivu. Prav tako pa so italijanski pomorski koridor ogrožale zavezniške sile z Malte. Italijanske sile so takoj po vstopu v vojno položile minska polja ter tako zaprle dostope iz vzhoda in zahoda. V letih 1941 in 1942 pa so minska polja polagale tako italijanske kot britanske pomorske sile. Skupno število položenih min se je povzpelo na 11.500. Preko Sicilskega preliva je potekal intenziven italijansko-nemški pomorski koridor z Libijo za krepitev afriške fronte. Pomen Sicilskega preliva za pomorsko komunikacijo je bil še posebej izrazit v času tunizijske kampanje v prvi polovici leta 1943, z glavnim delovanjem na morju. Zaradi težav v pomorski komunikaciji in zaradi težkih izgub so ga poimenovali tudi pot smrti (la rotta della morte) (Gažević 1974: 558).

Neposredno ob Sicilskem prelivu se nahajata dva strateško pomembna otoka: Pantelleria in Lampedusa. Njun pomen je danes viden kot glavna tranzitna migracijska točka med Afriko in

Evropo. Lampedusa je največji otok v Pelaški skupini. Od Sicilije je oddaljen 205 km, od Tunizije pa le 113 km. Med leti 1986 in 1994 je bila na njem nameščena vojaška baza zveze Nato. Otok predstavlja glavno prehodno točko za afriške, azijske in bližnjevzhodne migrante na poti v Evropo. Leta 2004 sta Italija in Libija podpisali sporazum o vračanju beguncev libijskim oblastem, vendar pa je leto kasneje Evropski parlament tovrstni dogovor in prakso ostro obsodil (Wikipedia 2008h). Zaradi bližine in obsega migracij so na Lampedusi organizirali »začasni zbirni center«³². Pod drobnogled javnosti je prišel leta 2004, ko so italijanske oblasti v civilnih in vojaških letalih v Libijo izgnale več kot tisoč ilegalnih migrantov. Migracije iz libijskih obal potekajo v razburkanem morju in prenatrpanih ladjah. Trajajo lahko tudi več tednov. Ob vstopu v italijanske vode v bližini Lampeduse jih največkrat prestrežejo organi oblasti, ki jih preusmerijo v začasni zbirni center. Najboljši pogoji za prehod Sicilskega preliva so med aprilom in oktobrom, zato je v tem obdobju tudi center najbolj poln. Po 5 - 45 dnevih sledi transport v zbirne centre na Siciliji in južni Italiji ali pa nazaj v Libijo. Naloga zbirnih centrov je predvsem učinkovit proces izгона iz države. Pripor in izgon nelegalnih migrantov je eden izmed ključnih točk italijanske migracijske politike. Glavna naloga zbirnega centra, ki deluje kot 'evakuacijska točka' na Lampedusi, je čimprejšnje preusmerjanje migrantov in azilantov v ostale zbirne centre v Italiji ali pa takojšnja vrnitev v državo prehoda. Med oktobrom 2004 in marcem 2005 so italijanske oblasti iz Lampeduse v Libijo vrnile več kot 1500 ilegalnih migrantov in iskalcev azila. Dogovor med Italijo in Libijo pa ne vključuje le vračanja migrantov, ampak tudi izgradnjo in obnovo podobnih zbirnih centrov na libijskem ozemlju. Libijske oblasti so na svojih mejah dodatno okrepile nadzor za določene skupine migrantov (še posebej tiste iz subsaharske Afrike) (Andrijasevic 2006: 9, 10).

3.4.4 Malta

Malta je otoška država v Sredozemskem morju. Poleg otoka Malte država vključuje tudi otok Goco in Kemunu ter nekaj nenaseljenih otokov. Malta zaseda pomemben geostrateški položaj sredi Sredozemskega morja zaradi svoje sredinske lege med Gibraltarjem (z oddaljenostjo 1610 km) in Aleksandrijo (1448 km). Od južnega dela Sicilije je oddaljena 96,7 kilometrov, od severnoafriške obale pa 321,9 kilometrov (Gažević 1973: 249).

³² Kot prevod 'temporary stay and assistance centre' oz. (ital.) Centro di Permanenza Temporanea - CPTA.

Slika 3.4.4.1: Malta



Vir: Media Maps 2005.

Geostrateški pomen so cenili že Feničani, ki so jo prvi zasedli, kasneje pa Grki, Kartažani in Rimljani. Med leti 870 in 1090 je prešla v arabske roke. Leta 1091 so jo zasedli Normani, ki so takrat vladali tudi Siciliji. Leta 1194 je prešla pod oblast Heinricha VI, ko se je okronal za kralja Sicilije. Španska oblast nad otokom je trajala od leta 1284 do 1530, ko je prešla v stalno last vitezov sv. Janeza, ki so se kasneje preimenovali v Malteški viteški red (Infoplease 2007). Strateško pomembno vlogo je ponovno igrala leta 1798, ko je Napoleon prodiral v Egipt. Po dveh letih so jo zasedli Britanci in jo s Pariško mirovno konferenco (1814) formalno anektirali. Od takrat je Malta središče britanske Sredozemske flote ter njena najvažnejša pomorska baza v Sredozemlju. Odprtje Sueškega kanala leta 1869 se je njen pomen v sklopu britanskih pomorskih baz in oporišč na komunikaciji VB – Sredozemsko morje – Bližnji vzhod še povečal (Gažević 1973: 249). Razvoj letalstva je med I. in II. svetovno vojno zmanjšal pomen Malte kot pomorske baze za velike vojne ladje. V začetku 2. svetovne vojne je Malta služila kot prekomorska zračna in pomorska baza za podmornice, lahko mornarico in letalstvo. Dopolnjevala je tudi povezavo med Gibraltarsko in Aleksandrijsko bazo. Po francoski kapitulaciji in italijanskem vstopu v vojno se je strateški pomen Malte povečal. Delovati je začela kot komunikacijska ovira med Italijo in afriško fronto. Italija si je Malto močno trudila vojaško onesposobiti. Po 2. svetovni vojni je ostala pomembna britanska pomorska in zračna baza. Po malteški neodvisnosti leta 1964 ji je britanska vlada plačala odškodnino za uporabo njenih baz. Decembra 1974 je postala republika, vendar še vedno v britanski zvezi držav. Britanske vojaške sile so Malto zapustile leta 1979, nato si je z

dvostranskimi meddržavnimi akti prizadevala vzdrževati status nevtralnosti. Članica Evropske Unije je postala leta 2004 (Infoplease 2007).

3.4.5 Kreta

Kreta je največji grški otok ter drugi največji otok v vzhodnem Sredozemlju (za Ciprom). V dolžino meri 260 km, v širino 55 km. Na najožjem delu meri v širino le 12 km. Površina otoka znaša 8336 km², obkroža ga 1046 km dolga obala. Predstavlja eno izmed trinajstih grških državnih regij (Wikipedia 2007e). Zavzema pomemben geografski in strateški položaj v vzhodnem delu Sredozemlja. Od grške obale je otok oddaljen približno 160 km, od Cipra 720 km, od Aleksandrije 420 km, od najsevernejše točke Libije približno 350 km in od Malte 800 km.

Slika 3.4.5.1: Kreta



Vir: Prirejeno po Lonely Planet 2008.

Kreta svojo zgodovino začneja z najstarejšimi svetovnimi civilizacijami. Od začetka tretjega in do sredine drugega tisočletja pred našim štetjem se je na Kreti razvijala samostojna civilizacija, ki je širila svoj vpliv na področju Egejskega morja in Grčije. V 15. stoletju so jo okupirali Ahajci. Aktivno vlogo so igrali v diadohskih vojnah; najprej za Makedonijo, kasneje proti njej, najtesnejše odnose pa so imeli z Egiptom. Rimljani so se na Kreti prvič pojavili zaradi otoške gusarske aktivnosti leta 189 pr. n. št., osvojili pa so jo leta 67 pr. n. št. Cesar

Oktavijan je Kreto v organizaciji rimskega imperija oblikoval v posebno rimsko provinco. Po razdelitvi Rimskega cesarstva je otok pripadel Bizantinskemu delu. Arabci so ga zasedli med letoma 823 in 824. Predstavljal je odlično izhodišče za nadaljnje arabske pohode na vse strani. Leta 961 je Kreta ponovno prišla v roke Bizanca, vendar le do padca Carigrada leta 1204, ko so oblast po četrtem križarskem pohodu prevzeli Benečani. Kreta je postala njihova glavna vojaško-pomorska in trgovska baza na tem območju Sredozemlja. Po beneško-turških vojnah (1645 - 1669) so jo Turki le osvojili, vendar so zadnji Benečani otok zapustili šele okoli leta 1715. Turki so pod pritiski velikih sil in notranjih uporov Kreto zapustili leta 1898, ko je dobila avtonomijo in ustavo. Leta 1912 je Grčija otok anektirala, v Londonskem sporazumu leta 1913 pa je bilo stanje tudi pravno priznано (Gažević 1972: 715). Kreta je imela v začetku 2. svetovne vojne pomembno strateško vlogo zaradi ugodnega geografskega položaja. Predstavljala je oporno točko za osvojitvev Balkana, bazo za zračne udare po romunskih naftnih poljih in tudi pomorsko oporišče, od koder se je lahko kontroliralo vzhodno Sredozemlje. Na severni obali otoka so Britanci uredili letališča pri Kaniji, Retimnonu in Iraklionu ter pomožno pomorsko bazo v zalivu Sud. Čeprav so pomembnost otoka uvideli še pravi čas, niso vložili večjih naporov za njegovo obrambo. Delno je bil razlog pomanjkanje sil in sredstev, delno pa tudi hitra delitev poveljstev (v šestih mesecih se jih je zamenjalo šest). Britansko-grške sile so se leta 1941 po nemškem desantu le morale evakuirati. Razen težnje, da se sovražnika čim dlje odvrne od Balkana, je Kreta za Nemce pomenila pomembno oporišče proti zavezniškim pomorskim silam v vzhodnem Sredozemlju, podporo za operacije v Libiji ter odskočno točko za morebitne operacije na Bližnjem vzhodu (Gažević 1972: 715).

3.5 Ilegalne mednarodne migracije

Po koncu hladne vojne so ilegalne mednarodne migracije preko Sredozemlja postajale vse bolj pereč problem za Evropo. V povezavi z organiziranim kriminalom in preprodajo belega blaga se ga vse bolj dojema kot grožnjo socialni državi, kulturni in nacionalni identiteti in grožnji notranjemu miru in stabilnosti (Weaver *et al.* 1993, Bigo 2000, Huysmans 2000 v Lutterback 2006: 59).

S koncem osemdesetih let je v Evropski Uniji prišlo do povečane skrbi zaradi mednarodnih migracij iz južnih na severne obale Sredozemlja. Po hladni vojni, se je percepcija varnosti postopoma spreminjala iz njenega tradicionalnega pojmovanja, v širše dojemanje virov ogrožanja. »Trde« varnostne grožnje so zamenjale »mehkejša« varnostna vprašanja.

Govorimo predvsem o organiziranem kriminalu, terorizmu, etnično-nacionalnih sporih in v prejšnjih poglavjih omenjenem ogrožanju naravnega okolja. S pojavom globalizacije pa je prišlo tudi do povečanja legalnih in ilegalnih imigracij. Imigracijska politika je po koncu bipolarne delitve postala dej nacionalne in zunanje politike. Po 11. septembru in bombnih napadih v Madridu leta 2004, je prišlo do povezave groženj mednarodnih imigracij ter mednarodnega, predvsem islamskega terorizma. Če smo v obdobju hladne vojne govorili o delitvi vzhod-zahod, lahko danes v Sredozemlju govorimo o delitvi sever-jug. Migracijska gibanja so se povečala v vseh sredozemskih državah Bližnjega vzhoda in severne Afrike. Te države ne predstavljajo samo glavnih emigracijskih destinacij, deležne so tudi imigracij, kot tranzitnih poti v Evropo (Cuschieri 2007: 3 - 6).

Mednarodni center za razvoj migracijske politike (ICMPD³³) ocenjuje, da Sredozemlje letno prečka med 100000 in 120000 imigrantov (35000 iz sub-saharske Afrike, 35000 iz južnega in vzhodnega Sredozemlja, 30000 iz ostalih držav – večinoma iz Azije in Bližnjega Vzhoda) (Baldwin-Edwards v Cuschieri 2007: 7). V zadnjih dveh desetletjih je prišlo do močnega povečanja imigracij v Italijo, Španijo, Grčijo, Portugalsko, Malto in Ciper³⁴. Vzroki so predvsem v obsežnih prepustnih obalah, ki kljub vedno strožjemu nadzoru, lajšajo dostop. (Cuschieri 2007: 7).

Najbolj obsežne migracije potekajo skozi dve ožini: Otrantska vrata in Gibraltarsko ožino. Predstavljata najožji točki, ki povezujeta obale, na eni strani severne Afrike, na drugi pa zahodnega Balkana, z obalami južne Evrope. Poleg mednarodnih migracij, obe točki predstavljata tudi območje prekupčevanja z belim blagom in drogami in sta tako neločljivo povezani z mednarodnim terorizmom (Lutterbeck 2006: 61).

V 90-ih letih so Otrantska vrata glede mednarodnih migracij predstavljala najbolj »vročo točko« v Sredozemlju. Sprva so bile to migracije Albancev, ki so potekale v dveh valovih. Prvi val, po letu 1991, z zlomom komunističnega režima, je obsegal cca. 50000 migrantov; drugi pa leta 1997, z zlomom piramidalnih investicijskih shem. Slednji je bil po obsegu manjši in je štel 30000 migrantov. Proti koncu 90-ih je Albanija postala tranzitna država za emigrante iz Turčije, Iraka, Afganistana, Pakistana in Kitajske. Tudi tu je pojav mednarodnih

³³ ICMPD – International Centre for Migration Policy Development

³⁴ V prvih letih 21. stoletja je imela Irska najhitreje rastočo imigracijsko populacijo. V letu 2003 jo je (relativno glede na populacijo) prehitel Ciper, sledile pa so Irska, Portugalska, Španija, Malta in Italija.

migracij začelo spremljati trgovanje z drogami, belim blagom ter organiziran mednarodni kriminal (Lutterbeck 2006: 61, 62).

Po precej uspešni italijanski zaustavitvi ilegalnih migracij iz Albanije, se je trasa za vstop v Italijo preselila na območje Sicilskega preliva, na Sicilijo. Ocenjuje se, da je leta 2003 že približno 80 % vseh migrantov iz južnih obal Sredozemlja, morje prečkalo v Sicilskem prelivu (Lutterbeck 2006: 75, 76).

Poleg Otrantskih vrat se je pojav mednarodnih ilegalnih migracij intenzivno pojavil tudi na območju Gibraltarske ožine, kjer razdalja med Španijo in Marokom znaša le 17 km. Če upoštevamo podatke o številu prestreženih migrantov s španske strani, število migrantov strmo narašča. Od leta 1996 do 2003, se je število povzpelo iz 1573, na več kot 18000. Maroko, prav tako kot Albanija, ne predstavlja več samo emigracijske države, ampak vedno bolj tudi tranzitno državo za migrante z juga Afrike. Po bombnih napadih v Madridu 2003, mednarodna skupnost Maroko povezuje tudi z mednarodnim, predvsem islamskim terorizmom (Lutterbeck 2006: 62, 63).

4. VLOGA IN INTEGRACIJA SREDOZEMLJA V (ŠIRŠE)EVROPSKE MEDNARODNE INSTITUCIJE

Razpad blokavske delitve in dogodki, ki so sledili, so povsem spremenili varnostne razmere v Sredozemlju, ki je bilo pred tem razpeto med nasprotja med Vzhodom in Zahodom. Danes pa varnost temelji predvsem na odnosih med severom in jugom, ki jih sestavlja množica dvostranskih in večstranskih odnosov med državami (Cucchi 1995: 123).

Geostrateška preobrazba je od leta 1989 pustila v Sredozemlju velike posledice. Tudi Sredozemsko morje je bilo kot precejšen del preostalega sveta prizorišče nasprotij med Vzhodom in Zahodom. Na območju Sredozemlja so se ta nasprotja najočitneje izražala v dveh pomorskih formacijah: ameriški VI. floti in sovjetski sredozemski Eskadri. Odnos med severom in jugom je bil drugotnega pomena. V tem obdobju jug Sredozemlja ni predstavljal resnejšega ogrožanja za sever. Zaskrbljenost glede južne obale Sredozemlja se je izražala bolj posredno, preko napetosti na Bližnjem vzhodu in sirijskem ter libijskem političnem režimu, ki sta podpirala skrajnostna gibanja. Vendar pa bi spopadi med južnimi sosedami lahko imeli

implikacije tako v Evropi, kot v ZDA, predvsem zaradi oviranega dotoka energetskih virov (Cucchi 1995: 125). Po koncu hladne vojne so se razmere spremenile in pojavila so se nova vprašanja, ki prej zaradi bipolarnosti niso izstopala. Razprava o Sredozemlju mora zato obsegati širok spekter vprašanj in premagati ozke meje vojaške varnosti in obrambe. Vanjo je potrebno vključiti številne kompleksne in raznolike dejavnike, ki jih vsebujejo različne mednarodne organizacije, v največji meri pa sta to Evropska unija in zveza Nato (Cucchi 1995: 129).

4.1 Integracija v Evropsko Unijo

Zakaj je integracija Sredozemlja geostrateško pomembna za Evropsko Unijo? Eden izmed razlogov je ta, da ta regija več kot 50 % zunanje trgovine opravi prav z EU, nekatere države pa več kot 70 %. Evropa je tudi največji tuji neposredni investitor, s 36 % vseh zunanjih direktnih investicij, predstavlja pa tudi največjo finančno asistenco in fundacijo v obliki posojil in donacij v vrednosti 3 milijard evrov letno (European Commission 2005). V nadaljevanju bom razdelal dve poglavitni smernici integracije, in sicer preko Barcelonske deklaracije oz. Barcelonskega procesa in Evropske sosedske politike.

4.1.1 Barcelonska deklaracija in Barcelonski proces

Evropska unija je v devetdesetih letih začela pripravljati »Novo mediteransko politiko«, ki naj bi dopolnila bilateralno sodelovanje s posameznimi mediteranskimi državami. Ta se je dokončno oblikovala na Barcelonski konferenci 27. in 28. novembra 1995, ko se je začel t. i. Barcelonski proces (Ministrstvo za zunanje zadeve 2007).

Bilateralni odnosi vključujejo izvajanje proste trgovine na podlagi pridružitvenih sporazumov, ki jih sklenejo sredozemske države in EU. Sporazum o pridružitvi so podpisale Turčija (1964), Ciper (1973) in Malta (1971). Evro-mediteranski sporazum o pridružitvi pa kasneje Tunizija (Marec 1998), Maroko (Marec 2000), Izrael (Junij 2000), Jordanija (Maj 2002), Palestinska uprava (*Začasni sporazum* velja od julija 1997), Libanon (*Začasni sporazum* velja od 1. marca 2003), Egipt (*Začasni sporazum* velja od 1. januarja 2004). Sporazum o sodelovanju pa Alžirija (1978) in Sirija (1978). Pogajanja za sklenitev Evro-mediteranskih pridružitvenih sporazumov so že zaključena z vsemi mediteranskimi državami – zadnja pogajanja so bila zaključena s Sirijo 10. decembra 2003. V veljavo so že stopili sporazumi s Tunizijo, Marokom, Izraelom in Jordanijo, pri sporazumih z ostalimi državami pa še poteka

proces ratifikacije. Pri palestinski upravi, Libanonu in Egiptu velja začasna uporaba sporazuma, kar pomeni, da se izvajajo le določbe trgovinskega dela sporazuma. Za trgovino s Sirijo in Alžirijo pa še vedno veljata sporazuma o sodelovanju iz leta 1978. Kot rezultat sporazuma o pridružitvi s Turčijo je 1. januarja 1996 začela veljati carinska unija (Čebular in Žorž 2004: 4, 5).

Sredozemska regija ima pomembno geostrateško vlogo za EU, tako v ekonomskem (trgovina, energija, migracije) kot v političnem (varnost, stabilnost) smislu. Politično situacijo v regiji označujejo predvsem napetosti na Bližnjem vzhodu, pogoste teroristične akcije, notranje politične krize, pomanjkanje politične odprtosti, vedno večja popularnost islamističnih gibanj, vojna v Iraku ter vpliv le te na sosednje države v regiji. Ekonomska slika prav tako ne izžareva optimizma (Ministrstvo za zunanje zadeve 2007). Hitra demografska rast in ekspanzija delovne sile v kombinaciji s počasno ekonomsko rastjo povzročajo visoko brezposelnost in državno stagnacijo. Ekonomsko prosperiteto otežujejo tudi drugi socialno-politični primanjkljaji in sicer primanjkljaj svobode, primanjkljaj politične moči žensk in primanjkljaj v dostopu do znanja in izobrazbe. Dodatno breme pa predstavlja slab državni menedžment z naravnimi viri in okoljem. Ocenjuje se tudi, da se bo demografska neenakost med severom in jugom še naprej večala. Na severu je zelo izrazit trend staranja prebivalstva, medtem ko se na jugu pojavlja problem prehitre rasti prebivalstva. Predvideva se, da se bo število prebivalstva v treh desetletjih podvojilo. Pojavljajo se tudi problemi nezaposlenosti in rasti zunanjskega dolga držav. To so glavni razlogi za migracije na sever, v države EU, kar povzroča nestabilnosti v regiji (Renje in Vrankovečki 2007: 1). Na vse naštetе probleme se je Evropska unija odzvala na dveh ravneh: na multilateralni ravni z Barcelonsko deklaracijo (1995) in na bilateralni ravni s pridružitvenimi sporazumi (Association Agreements) ter od leta 2003 z Evropsko sosedsko politiko in bilateralnimi akcijskimi načrti.

Zagon Barcelonskega procesa, ki ga sestavlja Euro-mediteransko partnerstvo, ki iz Barcelonske deklaracije izhaja in program MEDA, je pomenil pomemben preobrat v odnosu EU do svojih južnih sosed. Cilj je predstavljala vzpostavitev temeljev za skupen in vsestranski razvoj sredozemskih držav.

Barcelonski proces temelji na spoštovanju človekovih pravic in razvoju demokracije, kar je ključno za mir, stabilnost in blaginjo regije. Sestavljajo ga tri glavna področja delovanja:

- politično in varnostno partnerstvo z namenom zagotoviti mir in stabilnost regije, spoštovanje človekovih pravic in razvoj demokracije;

- ekonomsko in finančno partnerstvo, za hitrejši socialni in gospodarski razvoj, izboljšanje življenjskih pogojev ljudi, povečanje regionalnega sodelovanja in povezovanja;
- družbeno, kulturno in medčloveško partnerstvo, za povečanje vzajemnega spoznavanja in zблиževanja med različnimi kulturami in civilizacijami (Ministrstvo za zunanje zadeve 2007).

4.1.1.1 Politično in varnostno partnerstvo

Na Evro-mediteranski konferenci ministrov za zunanje zadeve članic EMP v Dublinu (6. maja 2004) so potrdili potrebo po nadaljevanju političnega in varnostnega dialoga visokih predstavnikov držav članic. Cilje dialoga predstavljajo novi ukrepi za razvoj partnerstva (partnership building measures) na področju varnosti, ad hoc sestanki za področje terorizma s ciljem oblikovanja mreže, ki naj bi skrbela za t. i. zgodnje opozarjanje (early warning) in izmenjavo informacij med partnerji. Dialog s pomočjo Politično-varnostnega odbora (PSC) predstavlja dodatek k Barcelonskemu procesu. Dialog naj bi obenem pomagal mediteranskim partnerjem, da se bolje spoznajo s cilji in instrumenti Evropske varnostne in obrambne politike (EVOP), kar bi vodilo k njihovi večji udeležbi v njenih številnih dejavnostih. Ob tem je potrebno upoštevati, da nekateri sredozemski partnerji že sodelujejo v enotah za ohranjanje miru (peace – keeping forces) v okviru OZN na Balkanu in v Afriki. Evropska unija spodbuja partnerje, da sodelujejo individualno ali kot skupina v bodočih operacijah EVOP.

Evro-mediteranski proces je ob OZN tudi edini forum, kjer se srečujejo vsi udeleženci izraelsko-palestinskega konflikta.

Na Evro-mediteranski konferenci na Kreti (2003) so zunanji ministri sprejeli odločitev, da se v okvir Barcelonskega procesa vključi Evro-mediteranska parlamentarna skupščina (EMPS). Marca 2004 je v Grčiji potekalo ustanovno zasedanje EMPS. Organ ima posvetovalno vlogo in vlogo potrjevanja resolucij kot priporočil Barcelonskemu procesu (Ministrstvo za zunanje zadeve 2007).

4.1.1.2 Ekonomsko in finančno partnerstvo

EMP nudi mediteranskim državam pomoč pri ekonomski modernizaciji in liberalizaciji z možnostjo vključitve na evropski trg pod nekoliko boljšimi pogoji kot druge države. Dostop do enotnega evropskega trga se povečuje v skladu z napredkom pri ekonomskih in političnih reformah. Cilj Barcelonskega procesa je oblikovanje območja proste trgovine do leta 2010.

Evropska unija namenja državam Sredozemlja za izvajanje reform tudi finančno pomoč. Financiranje EMP se izvaja preko programov MEDA in MEDA II ter posojil Evropske investicijske banke (EIB) (Ministrstvo za zunanje zadeve 2007). Od oktobra 2002 deluje pri EIB tudi Instrument za Evro-Mediterranske naložbe in partnerstvo (Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership - FEMIP), ki predstavlja glavni ekonomski in finančni steber partnerstva. Med leti 2002 in 2006 je vrednost investicij znašala približno 6 milijard EUR. Koristnice FEMIP-a so mediteranske države, njegov glavni cilj pa je okrepiti privatni sektor in ustvariti investicijsko prijazno okolje v teh državah (European Investment Bank 2008).

4.1.1.3 Družbeno, kulturno in medčloveško partnerstvo

Leta 2005 je bila v Aleksandriji ustanovljena Evro-mediteranska fundacija za dialog med kulturami Anna Lindh, ki naj bi postala katalizator vseh pobud, katerih cilj sta poglobljanje dialoga in splošnega razumevanja kultur ter promocija področij kulturnega zблиževanja med državami in narodi Sredozemlja. Financiranje temelji na dveh virih: proračunu EU in prispevku članic Evro-mediteranskega partnerstva. Trenutno je fundacija v začetni fazi delovanja, ima majhno administracijo in deluje kot mreža nacionalnih mrež (Ministrstvo za zunanje zadeve 2007).

4.1.1.4 Barcelonski proces – uspešnost integracije

Po več kot 10 letih je Barcelonski proces še vedno aktualen, kljub temu da so se nekatere regionalne in mednarodne okoliščine spremenile. Po širitvi Unije leta 2004, se ob turškem vprašanju članstva, nemirih na Bližnjem vzhodu in v Iraku ter porastu terorizma zastavlja vprašanje uspešnosti procesa v preteklosti ter vloge, ki jo bo Barcelonski proces predstavljal v novem regionalnem in mednarodnem okolju. Na nekatera izmed naštetih vprašanj odgovarja Osnutek poročila o ponovni oceni barcelonskega procesa Odbora za zunanje zadeve za Evropski parlament iz leta 2005, v katerem Barcelonska deklaracija še vedno ostaja temeljni element mediteranskega partnerstva. Proces je bil zasnovan dolgoročno in brez zanesljivih kazalcev in mehanizmov za ocenjevanje. Zato je težko ocenjevati politične vidike partnerstva. V osnutku poročila je tako narejena primerjava glede na zastavljene cilje ter realnim stanjem danes na štirih temeljnih področjih EMP-ja, regionalno-političnem področju, regionalno-ekonomski integraciji in trgovini, področju človekovih pravic in demokracije ter družbenem področju:

- Regionalni politični dialog

Na področju regionalnega političnega dialoga je bil Evro-mediteranski proces uspešen pri vzpostavitvi trajnih forumov za politični dialog na ministrski, parlamentarni, poslovni in civilno družbeni ravni, še posebej med akterji, ki so vključeni v bližnjevzhodni mirovni proces (govorimo tudi o ustanovitvi Evro-mediteranske parlamentarne skupščine ter uspešnem plenarnem zasedanju v Kairu leta 2005). Čeprav je bil s priznavanjem palestinske oblasti narejen uspešen korak naprej, pa tudi Barcelonski proces ni bistveno prispeval k reševanju trajnih konfliktov v regiji (izraelsko-arabski, konflikt v zahodni Sahari in ciprsko vprašanje). Nasprotno, ti konflikti so negativno vplivali na Barcelonski proces, ta pa tudi ni bil sposoben prepričati vseh držav partneric k vključitvi v učinkovit dialog (Jäättteenmäki 2005: 8).

- Regionalna ekonomska integracija in trgovina

Evropska unija predstavlja glavnega partnerja sredozemskih držav na področju trgovine (trgovanje z EU obsega 50 %, trgovanje z ZDA 13 %) in tako aktivno podpira regionalno ekonomsko integracijo in promocijo svobodne trgovine v Sredozemlju.

Bilateralni pridružitveni sporazumi so zaključeni. Izjemo predstavlja Sirija, ki dogovora še ni podpisala. Tudi v smeri »jug-jug« je bilo na področju integracije narejenih nekaj korakov. Leta 2004 je bil podpisan Agadirski sporazum o svobodni trgovini med Egiptom, Jordanijo, Marokom in Tunizijo. Ostali dogovori so bili sklenjeni bilateralno med Turčijo in Marokom, Tunizijo in palestinskimi oblastmi. Kljub temu pa je liberalizacija trgovine na področju storitev in kmetijskih produktov potekala počasi. Zgovoren je tudi podatek, da predstavlja znotraj regijsko trgovanje še vedno le 15 % vsega trgovanja. Tudi na tem področju Evropska sosedska politika in bilateralni akcijski načrti dajejo nov zagon za znotraj regijsko integracijo (Jäättteenmäki 2005: 8).

- Človekove pravice in demokracija

Eno temeljnih področij EU predstavlja prizadevanje za demokracijo, spoštovanje zakonov in človekovih pravic, tako z državami partnericami kot tudi z nevladnimi organizacijami in širšo civilno družbo. V ta namen je bila ustvarjena Evropska pobuda za demokracijo in človekove pravice (European Initiative for Democracy and Human Rights – EIDHR). Program, ki sponzorira projekte kot je dodatna pomoč na volitvah, opazovalne misije, enakovrednost med

spoloma, zaščita ženskih pravic, medijev ... Posebnost tega programa je, da lahko deluje brez privolitve države, v kateri se izvaja. Vendar pa je program najbolj učinkovit, če civilna družba in oblast medsebojno sodelujeta. Tudi na tem področju Evropska sosedstva politika in bilateralni Akcijski načrti delajo naslednje korake. Do danes se je zeleno stanje udejanjilo le v nekaterih državah. Na področju svobode medijev se je stanje na splošno izboljšalo, regulativni in pravni okviri za delovanje civilne družbe se pa na splošno niso. Boj proti terorizmu, ki ga je sprožil 11. september, je na splošno povzročil nazadovanje in omejevanje državljskih svoboščin (Jäättömäki 2005: 8 - 9).

- Družbena vprašanja in vprašanje enakosti med spoloma

Stalna prioriteta Barcelonskega procesa že vseskozi predstavljajo vprašanja enakosti med spoloma, položaj žensk na trgu dela in v socialnem in političnem življenju. Nekatere države članice so začele problem neenakosti med spoloma aktivno reševati, kar je vidno tudi iz večjega interesa po šolanju, kot tudi večjem sodelovanju žensk na trgu dela.

Civilni družbi so na voljo predvsem Evro-mediteranski civilni forumi, ki povezujejo civilno družbo znotraj evromediteranske regije. Zavedanje o partnerstvu med civilno družbo se je močno okrepilo in tako je bila v letu 2005 ustanovljena nevladna EuroMed platforma na Civilnem forumu v Luksemburgu leta 2005, ki si prizadeva za boljšo povezanost z uradnimi aktivnostmi Partnerstva v prihodnje (Jäättömäki 2005: 9).

4.1.2 Evropska sosedstva politika

Evropska sosedstva politika se je dokončno izoblikovala leta 2004. Njen cilj je izogibanje ustvarjanja novih delitev med novimi članicami in sosednjimi državami nečlanicami. Prizadeva si za krepitev blagostanja, stabilnosti in varnosti. Predstavlja potrditev Evropske varnostne strategije iz leta 2003 in v njej podanih strateških ciljev. Stremi k tesnejšim političnim povezavam in ekonomski integraciji. Nanaša se na neposredne sosede Unije na kopnem in na morju. Govorimo o Belorusiji, Ukrajini, Moldaviji, Gruziji, Armeniji, Azerbajdžanu, Siriji, Libanonu, Jordaniji, Izraelu, Palestinski upravi, Egiptu, Libiji, Tuniziji, Alžiriji in Maroku. Osrednji element Evropske sosedstva politike so bilateralni Akcijski načrti med EU in posameznimi partnerji, v katerih so navedeni cilji in načrti za politične in ekonomske reforme kratkoročnih in srednjeročnih prioritet. Implementacija prvih sedem Akcijskih načrtov je že v poteku (z Izraelom, Jordanijo, Moldavijo, Marokom, Palestinskimi

oblastni, Tunizijo in Ukrajino), z nekaterimi pa naj bi kmalu prišlo do sporazuma (Armenija, Azerbajdžan in Gruzija). Z Libanom in Egiptom je Akcijski načrt tudi že skoraj potrjen. Za nekatere države (Belorusija, Libija in Sirija) pa Evropska sosedska politika še ni sklenila podobnih aktov o sodelovanju. Akcijski načrti zlasti jasno določajo skupne prednostne naloge in tako omogočajo vključitev različnih tem v enoten dialog (European Commission 2005).

Evropska sosedska politika je še vedno ločena od procesa širitve EU – v skladu z določbami pogodbe je za partnerice znatno okrepljeno sodelovanje z EU povsem mogoče brez izrecne možnosti pristopa, za evropske sosedne pa, ne da bi to vplivalo na razvoj njihovih odnosov z EU v prihodnosti. Evropska sosedska politika si na podlagi Evro-mediteranskega partnerstva in pridružitvenih sporazumov, ki so sklenjeni z večino sredozemskih partneric, prizadeva za krepitev odnosov s sredozemskimi partnericami, saj priznava različne okoliščine in državne interese (Sporočilo Komisije Svetu in evropskemu parlamentu o krepitvi Evropske sosedske politike 2006: 14). Po ustanovitvi Evropskega sosedskega in partnerskega inštrumenta (2007) Evro-mediteranski proces v celoti spada v širšo Evropsko sosedsko politiko.

Tudi Arabska Liga je maja 2004 na vrhu v Tunisu potrdila svoje prizadevanje za intenzivnejše sodelovanje z mednarodno skupnostjo, za zagotovitev skupne prosperitete in razvoja arabskih držav. V zaključnem poročilu Sveta EU, si prav tako prizadeva za aktivno vlogo pri uresničevanju teh ciljev s sodelovanjem, partnerskim odnosom in dialogom. Ključne varnostne probleme predstavljajo predvsem regionalni konflikti, terorizem, proliferacija orožij za množično uničevanje in organiziran kriminal. Odgovore na ta vprašanja sestavlja široka paleta ukrepov, od promocije območja brez orožja za množično uničevanje na Bližnjem vzhodu in preprečevanja proliferacije za zagotovitev ekonomske rasti in stabilnosti, do reševanja migracijskih vprašanj, zagotovitve varnosti pri dobavi energije, prizadevanj za samostojen razvoj, vladavino prava, spoštovanja človekovih pravic, civilne družbe in načela dobrega vladanja (The Council of the European Union 2004).

Geostrateški interes EU se posredno izraža tudi preko Evropske varnostne strategije, sprejete 2003. V interesu Evropske Unije je, da so države, na katere meji, stabilne. Sosednje države, ki bi bile potencialno udeležene v oboroženem spopadu, šibke države z razvejanim organiziranim kriminalom in države, v katerih prihaja do hitre populacijske rasti, predstavljajo potencialno grožnjo tudi za EU. Širitev Evropske Unije sicer območje stabilnosti in varnosti povečuje, hkrati s širitvijo pa se tudi bliža območjem, ki ji predstavljajo potencialno grožnjo (The Council of the European Union 2003).

4.2 Integracija v zvezo NATO

4.2.1 Sredozemska pobuda

Mediterranski bazen, kot ga je poimenoval Menotti (1999: 5), oziroma Južno krilo je predstavljalo Natovo »drugo krilo« tudi v smislu prioritete v obdobju hladne vojne. Oči zavezništva so bile na prvem mestu uprte v centralno Evropo. Vendar se ga glede na to, da je bila ta regija vseeno zajeta v Natove načrte, razume kot podaljšek sovjetske grožnje, ki je prihajala iz Vzhoda. Sredozemski prostor je predstavljal skupek različnih delcev, v katerih politične in vojaške povezave niso bile jasno znane. Najpomembnejši segment je predstavljal Bližnji vzhod, del sredozemske regije, ki je bil še posebej občutljiv na notranje politične delitve znotraj Nata v času Sueške krize (1957), ko so vse večje sile (ZDA, Francija in Velika Britanija) zavzele povsem različna stališča do regionalnih problemov in prosperitete tega območja. Tako je po hladni vojni Nato ostal razcepljen in brez skupne politike do Sredozemlja, razen načelnega soglasja do skupne obrambe zavezniškega ozemlja, zračnega prostora in pomorskih povezav.

V devetdesetih letih je prišlo do počasnega, a bistvenega premika v širši Natovi politiki in vsakdanjem načrtovanju iz centralne Evrope - na jugovzhodno Evropo. Vendar pa ni prišlo do sorazmernega povečanja interesa za Sredozemlje. Razlogi za to so geopolitične in institucionalne narave, ki ga je odsevalo takratno geopolitično ravnotežje med članicami Nata (severne članice, centralno evropske, mediteranske članice), kot tudi samo Sredozemlje s svojevrstno strateško lego. Tako se je NATO kot koalicija in formalna organizacija odrekel globoki vcepitvi v Sredozemlje. Sredozemska pobuda posledično ne izraža dejanskega strateškega interesa v regiji in preusmeritve Natovih prioritete, ampak le skromen dodatek k ostalim hitro rastočim funkcijam organizacije. (Menotti 1999: 5).

V začetku devetdesetih let se je Natova ad hoc skupina začela ukvarjati s pojavom novih varnostnih vprašanj kot so: proliferacija orožij za množično uničevanje, sposobnost za njihovo uspešno izstrelitev na cilj, porast ekstremizma in nestabilnosti v severni Afriki in konflikt v Bosni. Glavni pobudnici za aktivnejšo vlogo Nata na tem področju sta bili Italija in Španija, ki sta omenjene probleme in njihove posledice videli kot močno zaskrbljujoče za evropsko in Natovo varnost. Interes Severnoatlantske zveze za stabilnost v južnem Sredozemlju se je formuliral v Strateškem konceptu (*Nato Strategic Concept*) leta 1991 v Rimu. Leta 1994 so se med Natom in sredozemskimi državami vzpostavili stiki za reševanje

varnostnih vprašanj po principu »primer za primerom« (case by case principle). (Larrabee *et al* 1998: 45, 46).

Varnost v Evropi je tesno povezana z varnostjo in stabilnostjo v Sredozemlju. Sredozemska razsežnost je pravzaprav ena od številnih ključnih sestavin evropske varnosti. Zato je Nato leta 1994 sprožil dialog s šestimi državami tega območja: z Egiptom, Izraelom, Jordanijo, Mavretanijo, Marokom in Tunizijo (NATO 1997). Leta 2000 se je šestim državam pridružila še sedma – Alžirija (NATO 2007a).

Mediterska pobuda (ali Sredozemski dialog) je bila zamišljena kot ena izmed štirih Natovih instrumentov za oblikovanje varnostnega okolja v Evropi, kot tudi njeni okolici po hladni vojni. Formalno predstavlja enakovredno vlogo Partnerstvu za mir, Evro-Atlantskem partnerskem svetu in Partnerstvu z Ukrajino in Rusijo (Behnke 2000).

Cilj Sredozemskega dialoga je odpraviti morebitne napačne predstave o Natu in s pomočjo večje preglednosti, razprav in sodelovanja vzpostaviti zaupanje med državami. Dialog je del splošne strategije za krepitev regionalne stabilnosti s pomočjo ukrepov, ki so usmerjeni k izboljšanju medsebojnega razumevanja in k omogočanju sodelujočim državam, da na področjih skupnega interesa z zavezništvom vzpostavljajo dialog in sodelovanje.

Na ministrskem srečanju Severnoatlantskega sveta 29. maja 1997 v Sintri na Portugalskem so zunanji ministri članic Nata ponovno poudarili pomen, ki ga pripisujejo varnosti in stabilnosti v Sredozemlju, in soglašali z nadaljnjo poglobitvijo dialoga z državami tega območja. Priporočili so ustanovitev novega odbora, ki bo podrejen Severnoatlantskemu svetu in bo v celoti odgovoren za izvajanje dialoga. Tako so pozneje predsedniki držav in vlad na madridskem vrhunskem srečanju ustanovili Skupino za sredozemsko sodelovanje, ki je v celoti odgovorna za nadaljnji razvoj dialoga. Cilji in naloge Sredozemskega dialoga so sledeči:

- Pobuda, ki jo je Nato sprožil prek Sredozemskega dialoga, ne podvaja, ampak dopolnjuje in krepi druge bilateralne in multilateralne ukrepe za izboljšanje dejavnosti sodelovanja in posvetovanja, poleg tega pa prispeva k večji usklajenosti teh dejavnosti.
- Sredozemske države partnerice dobivajo možnosti za politični dialog, pa tudi priložnost za sodelovanje v Natovih programih na področju znanosti, varstva pred

naravnimi in drugimi nesrečami, informiranja in izobraževanja ter za dejavnosti v zvezi z uravnavanjem oboroževanja in razreševanjem kriz. Dialogu so bile dodane tudi nekatere vojaške dejavnosti.

- Glede udeležencev in vsebine je Sredozemski dialog razvojno naravnan. Tako dopušča sodelovanje tudi drugih sredozemskih držav in predvideva nova področja sodelovanja.
- Dialog temelji na nepristranskih in nediskriminatorskih bilateralnih stikih vseh šestih držav z zavezništvom (NATO 1997).
- Politično diskusijo spremlja vrsta praktičnih ukrepov za boljše sodelovanje, ki temeljijo na področju znanstvenega raziskovanja, urjenja v varnostni in obrambni politiki, civilno krizno načrtovanje, krizno upravljanje, varovanje meja, osebnega in lahkega orožja (small arms and light weapons), obrambnih reform in ekonomije obrambe in tudi posvetovanja o terorizmu in proliferaciji orožij za množično uničevanje (NATO 2007a).
- Vojaška dimenzija sodelovanja vključuje povabila državam partnericam za sodelovanje pri opazovanju in v nekaterih primerih za sodelovanje v vojaških vajah NATO/PzM, seminarjih in ostalih akademskih aktivnostih v Natovi šoli v Oberammergau, Fakulteti za obrambo v Rimu in obiske v Natovih vojaških strukturah. Vojaški program vključuje tudi obiske Natovih pomorskih sil v pristaniščih in obiske strokovnjakov, s katerimi se ocenjuje nadaljnje možnosti za sodelovanje na vojaškem področju. Egipt, Jordanija in Maroko so že vojaško sodelovale z zavezništvom, in sicer v Bosni in Hercegovini (IFOR/SFOR) in na Kosovu (KFOR) (NATO 2007a).

Po 11. septembru 2001 so se članice Severnoatlantskega zavezništva še bolj zavezale k Sredozemskemu dialogu. Na vrhunskem srečanju v Pragi (2002) so se dogovorili za nadgradnjo politične in praktične dimenzije. Kasneje pa so na vrhunskem srečanju v Istanbulu (2004) povabili sredozemske države partnerice k ustanovitvi razširjenega sodelovanja v Sredozemskem dialogu z zavezanostjo k načelu skupnega lastništva, ki bi upošteval interese in potrebe posamezne države. Prioritetno področje je predstavljalo predvsem graditev regionalne varnosti in stabilnosti preko tesnejšega praktičnega in političnega sodelovanja za še učinkovitejšo interoperabilnost s pomočjo razvoja obrambne reforme za boj proti terorizmu (NATO 2007a).

Zaskrbljenost glede energetskih vprašanj se sicer bolj pogosto pojavlja v državah severne obale Sredozemlja, vendar pa se z intenzivnostjo novih energetskih komunikacij varnostna zaskrbljenost širi tudi na »jug«. Tudi sama diskusija glede energije kot varnostnega vprašanja izgublja tradicionalno dimenzijo sever-jug ter se preusmerja na dimenzijo jug-jug (trans Magrebski plinovod, Iransko-Turške povezave ter alternativne poti za transport Kaspijske nafte do zahodnih trgov). Nastanek novih energetskih povezav pomeni tudi večjo ranljivost za politično nestabilnost, ki seže preko državnih in regionalnih meja. Vendar pa lahko imajo nove povezave zaradi diverzifikacije in ekonomske soodvisnosti tako na osi jug-jug kot sever-jug tudi stabilizacijski učinek. Energetsko sodelovanje je bilo tudi eno izmed prvih področij sodelovanja, na katerega se je osredotočil Barcelonski proces (Larrabee *et al.* 1998: 4, 5).

»Trdi« vojaški in obrambni varnostni problemi so prav tako precej raznoliki. Vključujejo politično nasilje, terorizem, proliferacijo orožja za množično uničevanje in raketnih sistemov dolgega dosega. Enega izmed varnostnih vprašanj predstavljajo tudi veliki sodobni arzenali konvencionalnega orožja, ki ogrožajo ozemeljski status quo. Vendar pa kljub temu, da je tudi Evropa posredno izpostavljena raketnim sistemom dolgega dosega iz sredozemske periferije, neposredna nevarnost bolj preti južni obali Sredozemlja, znotraj katere obstajajo raznolike napetosti med Marokom in Alžirijo, Libijo in Tunizijo, Libijo in Egiptom ter Egiptom in Sudanom. Neposredna konfrontacija preko Sredozemlja na osi sever-jug je pod današnjimi političnimi režimi težko predstavljava, z izjemo Španije in Maroka glede prekomorskih ozemelj Ceute in Melile (Larrabee *et al.* 1998: 5,6). V vzhodnem Sredozemlju je možnost, da pride do večjega oboroženega spopada, bolj verjetna. Arabsko-izraelski konflikt še vedno vključuje tudi vojaško dimenzijo. Možnost konflikta med Grčijo in Turčijo še vedno ostaja visoka. Če pogledamo preko sredozemske varnostne tematike, lahko opazimo, da posamezne krize (kot so se odvijale v Bosni, Alžiriji, Egejskem polotoku, arabsko-izraelski konflikt) pomembno vplivajo na zaznave stopnje varnosti po celotni regiji. Poostritev političnih, ekonomskih in kulturnih nasprotovanj bi lahko pripeljalo do bolj neposrednih varnostnih tveganj. V takem okolju krize postanejo težje rešljive, pobude za Mediteranski dialog pa bolj kontroverzne. Kljub temu da niso vsa vprašanja usmerjena na arabsko-izraelski konflikt, je tega za boljše varnostno sodelovanje na področju Sredozemlja nemogoče prezreti (Larrabee *et al.* 1998: 1).

Vloga Sredozemlja v varnostni dimenziji zveze NATO temelji predvsem na vedno večji strateški pomembnosti za Evropo, ZDA in Bližnji vzhod. Razvoj in varnost skupnosti držav je vedno bolj odvisna od dogodkov na območju Sredozemlja. Sredozemska regija predstavlja

svetovni unikum. Na eni strani zaradi možnosti hitre eskalacije kriznih situacij, na drugi strani pa zaradi počasnega odzivanja na sodobne izzive. Obe lastnosti imata lahko potencialno daljnosežne posledice. Trenutno pa sredozemska vprašanja zasedajo bolj vidno mesto v varnostnih debatah ter predstavljajo nove intelektualne in politične izzive na obeh straneh Atlantika in obalah Sredozemlja (Larrabee *et al.* 1998: 1).

Varnostni izzivi južne Evrope in Sredozemlja se razprostirajo daleč preko geografskih meja. Njihova geopolitična dimenzija obsega tudi atlantski pristop do Gibraltarja, Bližnjega vzhoda, Perzijskega zaliva, Kavkaza in celo centralne Azije. Zahodni svet tem območjem s skupno besedo pravi »širši Mediteran«, medtem ko ga Vzhod poimenuje »veliki Bližnji vzhod« (Di Paola 2004: 1). Ko potegnemo vzporednico z obdobjem hladne vojne, lahko dandanes prav tako določimo dve nasprotujoči si strani. Na eni strani zahodno kulturo s svojimi demokratičnimi vrednotami ter na drugi strani globalnega nasprotnika – terorizem. Razlika je predvsem v tem, da v današnjem varnostnem okolju med obema ne moremo narisati geografske meje. Za uspešen boj proti terorizmu je potreben globalni pristop k varnosti, ki je lahko uspešen le s sodelovanjem z mednarodno skupnostjo ter z integrirano uporabo široke palete orodij - politično, ekonomsko, diplomatsko in tudi vojaško (Di Paola 2004: 2). Barcelonski proces in Mediteranski dialog pri tem igrata bistveno vlogo. Širši Mediteran tako predstavlja območje s ključnimi varnostnimi izzivi 21. stoletja, pri čemer je skladnost delovanja EU in NATO ključnega pomena.

4.2.1.1 *Operacija Active Endeavour (OAE)*

Eden izmed vidnih pokazateljev strateškega interesa zveze NATO za območje Sredozemlja je tudi operacija Active Endeavour (OAE). Operacija poteka od 26. oktobra 2001 (uradni začetek sicer že od 6. oktobra 2001) s strateškim ciljem zagotoviti in pokazati prisotnost ter odločenost v boju proti terorizmu. Je edina operacija, ki izhaja iz 5. člena Washingtonske pogodbe in se je razvila iz takojšnjega odziva na teroristične napade na ZDA 11. septembra 2001. V operaciji je angažiran del stalnih pomorskih sil držav članic na območju vzhodnega Sredozemlja. Marca 2004 je bilo območje operacije zaradi večje učinkovitosti razširjeno na celotno Sredozemlje. Operacijo vodijo zavezniške pomorske sile za južno Evropo, s sedežem v Neaplju. Operacije v vzhodnem Sredozemlju se opravljajo z rotacijo Stalnih pomorskih sil v Sredozemlju (Standing Naval Force Mediterranean) in Stalnih pomorskih sil v Atlantiku - Standing Naval Force Atlantic). Na vrhunskem srečanju v Istanbulu so bile k sodelovanju

povabljene članice Evroatlantskega partnerskega sveta, države Sredozemskega dialoga, zainteresirane države širšega Bližnjega vzhoda in posamezne kontaktne države. Na vabilo k sodelovanju so se odzvale Rusija (decembra 2004), Ukrajina (aprila 2005) in Izrael (oktobra 2006), v sklepni fazi pa je tudi dogovor z Albanijo. Interes za sodelovanje v operaciji sta izrazili tudi partnerski državi Finska in Hrvaška ter nekatere članice Sredozemskega dialoga: Egipt, Alžirija in Maroko (Ministrstvo za zunanje zadeve 2006).

Poglavitne naloge, ki jih Natove pomorske sile opravljajo, so: nadzor nad vkrcanjem in natovarjanjem ladij in zagotavljanje spremstva civilnim ladjam skozi Giblaltarski kanal s ciljem zaznave, odvrčanja in zaščite pred terorističnimi aktivnostmi. V praksi to pomeni, da so do danes pregledali več kot 75.000 ter se vkrcali na več sto sumljivih ladij. Več kot 480 jih je koristilo spremstvu. Odprte in varne trgovske poti so ključnega pomena za varnost Nata. Več kot 65 odstotkov nafte in zemeljskega plina, ki ga letno porabi zahodna Evropa, prečka Sredozemlje preko plinovodov in naftovodov, ki povezujejo Libijo z Italijo in Maroko s Španijo. Natove sile zato redno preventivno in sistematično pregledujejo glavne pomorske poti in mašitvene točke, kot tudi pomembne prehode in pristanišča v Sredozemlju (NATO 2007b).

Operacija se v veliki meri zanaša na logistično podporo sredozemskih zaveznikov z uporabo dveh logističnih baz in sicer Soudo v Grčiji (Kreta) in Aksaz v Turčiji, ter ostala zavezniška pristanišča v Sredozemlju (Cesaretti 2005). Operacija Active Endeavour naj bi v prihodnosti postala bolj osredotočena na zbiranje in posredovanje informacij v Sredozemlju (NATO 2007b).

5. ZAKLJUČEK

V zaključku naj najprej povzamem Parkerja, ki pravi, da po razpadu bipolarizma, geopolitike ne obvladuje več njena geostrateška razsežnost - vsaj ne toliko kot med 1945 in 1990. Mnoge stvari so dobile drugačno težo. Uporaba vojaške sile je vedno bolj zapletena, ne samo zaradi novih tehnologij, temveč zaradi političnih pogojev, ki jih postavlja demokracija. Vloga vojaške sile v funkciji doseganja političnih ciljev se je zmanjšala, prevladuje pomen gospodarske moči nad vojaško. Okrepili so se integrativni procesi in procesi medsebojne odvisnosti, ki so pogosto v nasprotju z razdruževalnimi procesi kot izhodiščem za nove povezave ali za ohranjanje obstoječih delitev (1997: 45). V današnjem času lahko njegovo misel apliciramo na sredozemsko regijo, kjer se morda bolj kot kjerkoli drugje čuti prekinitev bipolarnih napetosti in je proces integracije celotnega Sredozemlja (predvsem njegovega juga in jugozahoda) v mednarodno skupnost zelo močan. Vedno večja odvisnost od energetskih virov postavlja Sredozemlje s svojo prometno mrežo v dominantno vlogo, ki daleč presega le evropsko dimenzijo. Pri tem je pomembno upoštevati tudi nekatere ključne točke, kot so Suez, Gibraltar in Bospor, skozi katere je ta promet najbolj zgoščen, nadzor nad njimi pa bo v prihodnosti le še pomembnejši. Hkrati pa so to tudi območja z največjim tveganjem pomorskega in obalnega onesnaženja. Sredozemlje je že od nekdaj veljalo za svetovni unikum. Zgodovinska veljava se danes potrjuje ne le s svojo prometno in energetsko tranzitno vlogo, temveč tudi kot svetovna turistična destinacija in kot regija z izredno hitro obalno urbanizacijo, ki zahteva velike površine ter negativno okoljsko vpliva na zemeljsko površino, kvaliteto vode in zraka. Turistično privlačnost utemeljuje na svoji raznovrstnosti, ki pa je v Sredozemlju pogojena z okoljsko občutljivostjo. Vsakršna degradacija naravnega okolja ima daljnosežne posledice za celotno regijo. V sklopu (širše)evropskih mednarodnih integracij, za katere je ta regija tudi ekonomsko zaradi gospodarskega razvoja zelo privlačna, bistven element tvori tudi skrb za okolje, ki se dandanes prepleta v vse pore sodobne družbe. V mislih pa moramo imeti, da so procesi povezovanja in integracije sredozemskih držav v (širše)evropske mednarodne strukture, ko govorimo o njih, v pretežni meri vezani na razpad bipolarizma. Šele po koncu hladne vojne so se razmere spremenile in so se pojavila nova vprašanja, ki prej zaradi bipolarnosti niso izstopala. Zavedanje o širokem spektru problematike v regiji je sprožilo potrebo po medsebojnem povezovanju in njihovem skupnem reševanju. V največji meri sta tega sposobni Evropska Unija in zveza Nato, ki sta na tem področju tudi najbolj aktivni.

V zaključku pa naj odgovorim še na zastavljeni hipotezi:

1. Pomen geostrateške razsežnosti Sredozemlja se je po hladni vojni zmanjšal.

Za svoje diplomsko delo sem v uvodu izbral široko definicijo geostrategije, ki danes ne obsega več ozke zasnove na naravnogeografskih značilnostih, ampak upošteva tudi demografske in gospodarske značilnosti, geoprometne odnose, vojaško-tehnološki razvoj itd. Naravnogeografske značilnosti so že od nekdaj igrale pomembno vlogo v evropski trgovini, posebno veljavo pa so dobile v obdobju vojn. Lega Sredozemlja, ki povezuje Evropo, Afriko in Azijo že sama po sebi predstavlja poseben tranzitni pomen, ki je še bolj izrazit, če upoštevamo bližino energetske bogatih regij Bližnjega vzhoda, kjer se po nekaterih podatkih nahaja kar 62 % dokazanih naftnih rezerv. Energetski viri so dominantni faktor v današnjem gospodarstvu. Te trditve potrjuje tudi vedno večja odvisnost razvitih držav od uvoza nafte, še posebej če upoštevamo, da imajo pomorski prehodi in ožine kot sta bosporska in sueška, ki predstavljata največji mašitveni točki, konstantni fiksni pretok. Dostop do teh virov presega zgolj evropski značaj. Geostateško in geopolitično razsežnost regije, danes, bolj kot v hladni vojni, določa sečiščna vloga svetovnih energetskega transportnih poti. Poleg nafte, Evropa uvozi tudi preko četrte zemeljskega plina, ki izhaja iz Severne Afrike.

V vojaško varnostnem in obrambnem smislu, je zaradi razporeditve kopnega in morja omogočen dostop globoko v Srednjo Evropo. Sredozemlje predstavlja varnostno območje, ki ščiti centralno Evropo z juga, ima pa tudi pomen globokega zaledja. Zaradi zaprtosti Sredozemskega morja je vloga Sueza, Gibraltarja in Bosporja še toliko večja, saj predstavljajo edine tri pomorske dostope. Naravnogeografske značilnost Sredozemlja, tudi po hladni vojni še vedno oblikujejo sredozemsko geopolitiko, vendar ne več zgolj na vojaškem področju.

Po hladni vojni se je vloga regije spremenila, prav tako pa tudi geostrategija. Zaradi široke definicije pojma, moram prvo hipotezo zavrniti. Pomen geostrateške razsežnosti Sredozemlja se po hladni vojni ni zmanjšal, ampak preoblikoval iz izrazito vojaškega težišča geostrategije v regiji, v vse bolj prepletene nevojaške. Številne vojaške strukture so se po hladni vojni iz regije umaknile. V vojaških bazah se je zmanjšala navzočnost vojakov. Celotna vojaška struktura zveze NATO se je preoblikovala za uresničevanje novih nalog. Vloga Sredozemlja v varnostni dimenziji zveze Nato, temelji predvsem na vedno večjem strateškem pomenu ne le za Evropo, ampak tudi za ZDA in Bližnji vzhod. Predvsem na območju slednjega je največ konfliktov, ki lahko hitro eskalirajo v oborožene spopade. Poleg meddržavnih konfliktov pa

se celotni zahodni svet sooča z bojem proti terorizmu. Med hladno vojno je bil nasprotnik znan, prav tako njegova oborožitev in lega. V boju proti terorizmu je potrebno uporabljati drugačne metode. Potreben je globalni pristop k varnosti z mednarodnim sodelovanjem. Usklajeno delovanje Barcelonskega procesa, Evropske sosedske politike in Mediteranskega dialoga igra pri tem bistveno vlogo, zaradi delovanja na vseh ravneh regijskega povezovanja. Vojaška navzočnost in nadzor nad določenimi strateškimi točkami, kot so Gibraltar, Sueški kanal, Bosporska ožina, Sicilski preliv in Otrantska vrata, danes ni več dovolj za boj proti sodobnim virom ogrožanja. Ključno je širjenje miru in stabilnosti, razvoj demokracije, spoštovanje človekovih pravic in socialna varnost ter spoštovanje različnih kultur in civilizacij. Za doseg te ciljev pa kruta vojaška moč in politika zastraševanja, ki je bila značilna za obdobje hladne vojne, ne zadostuje več.

2. Ekološki pritiski in migracijska gibanja imajo negativne varnostne implikacije in predstavljajo grožnjo varnosti za celotno Sredozemlje.

Sredozemlje je svojevrstna regija z izredno biotsko raznovrstnostjo in neprecenljivimi ekološkimi, kulturnimi in ekonomskimi viri. Izkoriščanje energetskih virov, intenziven turizem in urbanizacija, kmetijstvo, akvakultura in transport so le nekateri dejavniki, ki močno vplivajo na naravni ekosistem. V obdobju hladne vojne ekološki vidiki niso stopali v ospredje. Danes se negativni vplivi na okolje, podobno kot prej možnost večjega oboroženega spopada, prenašajo po vsej regiji. Prihaja do degradacije naravnega okolja, primankljaja pitne vode, onesnaževanje ozračja, iztrebljanja določenih živalskih vrst, itd. Posebej delikatno naravno območje predstavljajo sredozemske obale, ki so neprecenljivi ekološki, kulturni in ekonomski vir za celotno regijo. Za ohranjanje teh virov je potrebna zaščita krhkega ravnotežja med naravnim in človeškim sistemom.

Eden izmed najbolj perečih pritiskov na okolje predstavlja demografska rast in intenzivna urbanizacija, ki zahteva številne obalne površine in slabša kakovost vode in zraka. Na obalnih območjih Sredozemlja je problem urbanizacije najbolj izrazit, saj jo spremlja pozitiven demografski trend. Obalna območja so območja intenzivnega priseljevanja. Poleg zmerne trenda demografske rasti, pa je potrebno upoštevati tudi sezonske migracije, ki so posledice turizma. Posledice se kažejo kot spremembe zemeljske površine in naravnih procesov. Turistična dejavnost v regiji povzroča konverzijo kmetijskih in naravnih površin v turistično

infrastrukturo, prekomerno porabo podtalne vode in vračanje neprečiščenih voda nazaj v morje.

Intenzivno ribištvo povzroča izginjanje morske biološke raznovrstnosti, kar povzroča zmanjševanje habitacije morskega dna. Ribištvo, skupaj z akvakulturo povzroča genetske spremembe v naravnem ekosistemu, kar povzroča nastanek bolezni in parazitov za morske organizme. Posledice se v Sredozemlju čutijo v slabši kvaliteti pitne vode, onesnaževanju marin in degradaciji bivalnega okolja.

Industrija in transport, predstavlja poglavitni vir onesnaževanja zraka. Najbolj pereče pa so nesreče tankerjev, čigar število se je v regiji bistveno zmanjšalo. Naftna izlitja imajo potencialno katastrofalne posledice za obalne in morske ekosisteme, poleg tega pa posredno prizadenejo turizem in ribištvo.

Ekološka problematika prispeva tudi k deležu ilegalnih mednarodnih migracij iz obal severne Afrike v Evropsko Unijo. Glavne poti pa vendarle vključujejo tudi Albanijo, preko katere skozi Otrantski kanal potekajo migracijski valovi, ki jih spremlja tudi organiziran kriminal, preprodaja orožja, drog in belega blaga, ter terorizem. Druga večja tranzitna pot poteka iz Maroka preko Gibraltarskih vrat v Španijo. Migracijski pritiski se na tem območju kažejo že na afriškem delu, v španskih enklavah Ceuti in Melilli. Z bolj ali manj uspešnim posredovanjem držav Evropske Unije so se migracije na teh delih umirile. Vendar pa so izbruhnile drugje. Vzhodno pot, preko Albanije je nadomestila tranzitna pot preko Libije skozi Sicilski kanal na Sicilijo. Na otokih Lampedusa in Panteleria so se oblikovali začasni zbirni centri za migrante, ki se jih v nadaljevanju razpošlje po različnih centrih po Italiji, ali pa nazaj v državo prehoda. Pot skozi Sicilski kanal je bistveno nevarnejša kot skozi Otrantski kanal. Tudi število smrtnih žrtev se je zato med migranti povečalo. Z povečanim nadzorom nad Gibraltarskimi vrati, je tudi tu zaslediti spremembo migracijske poti. Zamenjala jo je Atlantska pot preko Kanarskih otokov.

Kot posebno grožnjo varnosti so bile mednarodne ilegalne migracije obravnavane po bombnih napadih na Madrid leta 2003, saj se jih je začelo povezovati z mednarodnim, islamskim terorizmom.

Na podlagi predstavljene analize lahko drugo hipotezo potrdim. Glede na spremembe naravnega okolja in klimatske spremembe, ki se že danes kažejo, v večji meri pa še prihajajo, lahko predvidevam, da se bodo ekološki pritiski in posledično tudi migracijska gibanja iz

severne Afrike v prihodnje le še okrepila. Države sredozemskega juga imajo manj razvite mehanizme za varovanje naravnega okolja in za reševanje posledic, ki jih spremembe naravnega okolja prinašajo.

V času globalizacije in medsebojne ekonomske, kulturne, politične in informacijske prepletenosti znotraj posamezne regije, se varnostna vprašanja na vseh ravneh hitro in vseobsegajoče prenašajo ne le po regiji sami, ampak lahko dosežejo neslutene razsežnosti širom po svetu.

6. VIRI IN LITERATURA

6.1 Monografije

1. Barke, Michael (1984): *The Third World: diversity, change and interdependence*. Edinburgh: Oliver & Boyd.
2. Bogdanov, Nada (1967 - 1969): *Enciklopedija leksikografskog zavoda*. 2 - 6 zv. Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod.
3. Brajković, Vladislav in Petar Mardešić (1983 - 1985): *Pomorska enciklopedija*. 1, 7, 2. izdaja. Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod.
4. Bratun, Zvonimir (2005): *Vojaška geografija*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
5. Brzezinski, Zbigniew (1986): *Game plan : a geostrategic framework for the conduct of the U.S.-Soviet contest*. 1st ed. Boston, New York: Atlantic Monthly Press, cop.
6. Cucchi, Giuseppe (1995): *Mediterranske razsežnosti zveze Nato in Evrope*. Rim: Centro Militare Studi Strategici.
7. Gažević, Nikola (1970 - 1974): *Vojna enciklopedija*. 1 - 6, 2. izd. Beograd : Redakcija Vojne enciklopedije.
8. Joo-Jock, Lim (1979): *Geo-Strategy and the South China Sea Basin*. Singapore: Singapore University Press.
9. Klemenčić, Mladen (1997): *Atlas Evrope*. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslava Krleža.
10. Parker, Geoffrey (1997): *Zahodna geopolitična misel v dvajsetem stoletju* (Uvod Iztok Simoniti). Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
11. Riđanović, Josip (2002): *Geografija mora*. 1. izd. Zagreb: Hrvatski zemljopis.
12. SSKJ (1985): II - IV. SAZU. Ljubljana: DZS.
13. Stražičić, Nikola (1996): *Pomorska geografija svijeta: (regionalna pomorska geografija svijeta)*. 3. izdaja. Zagreb: Školska knjiga.
14. Tica, Mile (1977): *Vojno strategijski značaj Sredozemlja, interesi velikih sila i bezobzirnost Jugoslavije*. Diplomsko delo. Ljubljana: FDV.
15. Verbinc, France (1982): *Slovar tujk*. 7. izdaja. Ljubljana: Cankarjeva založba.
16. Vižintin, Žiga (2006): *Centralna Azija – središče novih (dez)integracij*. Diplomsko delo. Ljubljana: FDV.

17. Vukašinović, Janja (2006): *Varnostne implikacije okoljskih problemov v Severovzhodni Afriki*. Diplomsko delo. Ljubljana: FDV
18. Žabkar, Anton (1989): Razvoj sistema baziranja ratnih flota supersila u Mediteranu posle II. svetskog rata i neke njegove implikacije na bezbednost u regionu. V *Strategijski problemi*. Beograd: Centar oružanih snaga za strategijska istraživanja i studije "Maršal Tito".

6.2 Članki v znanstvenih in strokovnih publikacijah

19. Andrijasevic, Rutvica (2006): *How to Balance Rights and Responsibilities on Asylum at the EU's Southern Border of Italy and Libya*. Dostopno na http://www.statewatch.org/news/2006/may/andrijasevic_Libiya_Lampeduse.pdf (16. april 2008).
20. Behnke, Andreas (2000): *Inscriptions of Imperial Order: NATO's Mediterranean Initiative*. Dostopno na http://www.gmu.edu/academic/ijps/vol5_1/behnke.htm (12. november 2007).
21. Benoit, Guillaume in Aline Comeau (2005): *A Sustainable Future for the Mediterranean*. Dostopno na http://www.planbleu.org/red/pdf/red_resume_uk.pdf (20. december 2007).
22. Cuschieri, Marvin Andrew (2007): *Europe's Migration Policy Towards the Mediterranean The Need of Reconstruction of Policy-Making*. Bonn: Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität.
23. Čebular, Marija in Emiljan Žorž (2004): *Evro-mediteransko partnerstvo - Analiza Evro-mediteranskih sporazumov o pridružitvi in posledice njihovega prevzema za Slovenijo Tehnična in finančna pomoč v okviru programa MEDA*. Dostopno na http://www.izvoznookno.si/util/bin_mednarodno.php?id=2004031512472653 (12. oktober 2007).
24. De Vasconcelos, Alvaro (2006): *Europe's Mediterranean Strategy An asymmetric equation*. Dostopno na <http://ies.berkeley.edu/research/Vasconcelos.doc> (16. maj 2007).
25. Di Paola, Giampaolo (2004): *Security challenges of Southern Europe and the Mediterranean. "Global Security: A Broader Concept for the 21st Century"*. Dostopno na http://www.csdr.org/2004book/Di_Paola.htm (15. december 2007).
26. European Commission (2005): *The Barcelona Process: Ten Years On*. Dostopno na http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/summit1105/brochure.pdf (15. november 2007).

27. European Environment Agency (1999a): *State and pressures of the marine and coastal Mediterranean environment*. Dostopno na http://www.environment-integration.org/Download/E31c_MEDA/envissue05.pdf (10. januar 2008).
28. European Environment Agency (1999b): *Europe's Environment: The Second Assessment Environment in the European Union at the turn of the century*. Dostopno na http://eea.eionet.eu.int:8980/irc/eionet-circle/eu98ap/info/data/files/ToC_pdfs/cover.pdf (20. december 2007).
29. European Environment Agency (2007): *Europe's environment — The fourth assessment*. Dostopno na http://reports.eea.europa.eu/state_of_environment_report_2007_1/en/chapter7.pdf (10. januar 2008).
30. Hunter, N. M. (2002): *A Rock for all ages*. Dostopno na <http://wps.cfc.forces.gc.ca/papers/csc/csc28/exnh/hunter.doc> (15. julij 2007).
31. Larrabee, F. Stephen, Jarrod Green, Ian O. Lesser in Michele Zanini (1998): *NATO's Mediterranean Initiative, Policy Issues and Dilemmas*. Dostopno na http://www.rand.org/pubs/monograph_reports/MR957/MR957.ch1.pdf (12. december 2007).
32. Lutterbeck, Derek (2006): Policing Migration in the Mediterranean. *Mediterranean Politics*, Vol. 11, No. 1, 59 – 82. Geneva: Routledge, Francis & Taylor Group.
33. Menotti, Roberto (1999): *NATO's Mediterranean Dialogue initiative: Italian positions, interests, perceptions, and the implications for Italy-US relations - Final Report*. Dostopno na <http://www.nato.int/acad/fellow/97-99/menotti.pdf> (10. december 2007).
34. Peele, Reynolds B. (1997): *The Importance of Maritime Chokepoints*. Dostopno na <http://carlisle-www.army.mil/usawc/Parameters/97summer/peele.htm> (12. marec 2007).
35. Rodrigue, Jean-Paul (2004): *Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*. Dostopno na http://people.hofstra.edu/Jean-paul_Rodrigue/downloads/CGQ_strategicoil.pdf (28. marec 2007).
36. Schinas, Orestis in Stratos Papadimitriou (2003): *The Mediterranean ports in the era of mega-carriers: a strategic approach*. Dostopno na http://www.martrans.org/documents/2003/ports/OSpaper_megacarriers.pdf (15. november 2007).
37. Vidas, Davor (2007): *O zaštiti osobito osjetljivih europskih mora i potreba regionalne suradnje u Jadranskome moru*. Dostopno na http://www.fes.hr/E-books/pdf/Pridruzivanje%20hrvatske%20EU_4_svezak/13.pdf (8. oktober 2007).

38. Vrankovečki, Mario in Stjepan Renje (2007): *Pretok dobara i ljudi u Euro-mediteranskoj regiji – Prostorni pregled trgovine kao indikator regionalne edinstvenosti na području Mediterana*. Dostopno na: <http://www.geografija.hr/dokumenti/Renje-Vrankovecki.doc> (15. november 2007).
39. Weitz, Rockford (2000): *Strategic Oceanic Chokepoints Are They Still Important?* Dostopno na http://fletcher.tufts.edu/maritime/documents/Oceanic_Chokepoints.pdf (15. julij 2007).

6.3 Članki v tiskanih medijih

40. Beškovnik, Bojan (2005): Koprnu se odpirajo velike priložnosti, če se bo posodobil. *Finance*. Dostopno na <http://www.finance.si/?MOD=show&id=131384> (29. maj 2007).
41. Prebilič, Vladimir (2007): Naravni viri in vojne (2. del). *Slovenska vojska*, 13. 7., 24–26.

6.4 Internetne strani

42. British Petroleum (2007): *The BP Statistical review of world energy 2006*. Dostopno na <http://www.bp.com/sectiongenericarticle.do?categoryId=9010942&contentId=7021565> (26. 3. 2007).
43. CIA - The World Factbook (2008): *Gibraltar*. Dostopno na <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/gi.html> (24. januar 2008).
44. European Environment Information and Observation Network (2008): *Evtrofikacija*. Dostopno na <http://www.eionet.europa.eu/gemet/concept?langcode=sl&cp=3007> (16. januar 2008).
45. European Investment Bank (2008): *Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership (FEMIP)*. Dostopno na <http://www.eib.org/projects/regions/med/index.htm> (20. januar 2008).
http://www.mzz.gov.si/si/zunanja_politika/evropska_unija/evromediteransko_partnerstvo_emp/ (1. oktober 2007).
46. Infoplease (2007): *Malta*. Dostopno na <http://www.infoplease.com/ipa/A0107763.html>, (6. avgust 2007).
47. International Energy Agency (2006): *Key World energy Statistics 2006*. Dostopno na <http://www.iea.org/textbase/nppdf/free/2006/key2006.pdf> (26. marec 2007).

48. Jäätteenmäki, Anneli (2005): *Osnutek poročila o ponovni oceni barcelonskega procesa*. Dostopno na http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/pr/577/577833/577833sl.pdf (20. november 2007).
49. Krasnič, Zlatko (2006): *Akvakultura*. Dostopno na: <http://www2.arnes.si/~ljkz11/clanki/akvakultura.htm> (18. januar 2008).
50. Lonely Planet (2008): *Crete*. Dostopno na <http://www.lonelyplanet.com/worldguide/greece/crete/info.htm> (20. januar 2008).
51. Media Maps (2005): *Malta*. Dostopno na <http://media.maps.com/magellan/Images/MALTA-W1.gif> (5. avgust 2007).
52. Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (2008): *Akvakultura*. Dostopno na http://www.mkgp.gov.si/si/o_ministrstvu/direktorati/direktorat_za_gozdarstvo_lovstvo_in_ribistvo/sektor_za_lovstvo_in_ribistvo/sektor_za_lovstvo_in_ribistvo/ribistvo/akvakultura/ (18. januar 2008).
53. Ministrstvo za okolje in prostor (2005): *Konvencija o varstvu morskega okolja in obalnih območij Sredozemskega morja*: http://www.konvencije.mop.gov.si/barcelonska_konvencija_varstvo_morja.pdf (8. januar 2008).
54. Ministrstvo za zunanje zadeve (2006): *Operacija Active Endeavour*. Dostopno na http://www.mzz.gov.si/si/zunanja_politika/nato/operacije_nato/oea/ (12. december 2007).
55. Ministrstvo za zunanje zadeve (2007): *Evromediterransko partnerstvo*. Dostopno na
56. NATO (1997): *Mediterranean Dialogue*. Dostopno na <http://www.nato.int/med-dial/summary.htm> (23. november 2007).
57. NATO (2007a): *Sredozemski dialog*. Dostopno na <http://nato.gov.si/slo/publikacije/vloga-nata/sredozemski-dialog/> (23. november 2007).
58. NATO (2007b): *Operation Active Endeavour*. Dostopno na http://www.afsouth.nato.int/JFCN_Operations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm (20. december 2007).
59. The Council of the European Union (2003): *A Secure Europe in a Better World*. Dostopno na <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/78367.pdf> (23. november 2007).
60. The Council of the European Union (2004): *Final Report on an EU Strategic Partnership with the Mediterranean and the Middle East*. Dostopno na <http://consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/Partnership%20Mediterranean%20and%20Middle%20East.pdf> (22. november 2007).

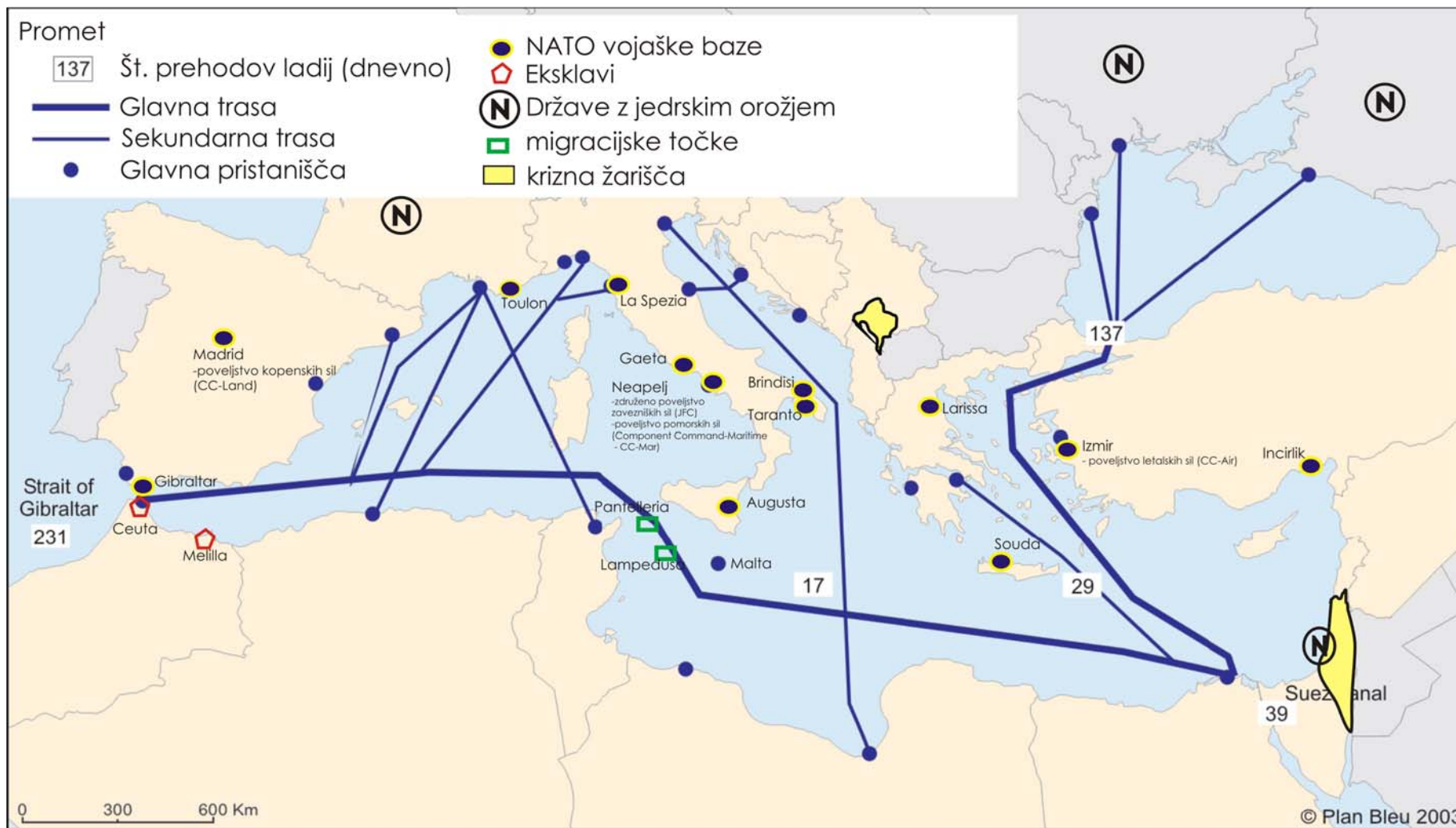
61. Urad Republike Slovenije za kemikalije (2005): *Obstojna organska onesnaževala*. Dostopno na <http://www.uk.gov.si/index.php?id=11914> (18. januar 2008).
62. Urad vlade RS za komuniciranje (2006): *Sporočilo Komisije svetu in evropskemu parlamentu o krepitvi evropske sosedске politike*. Dostopno na <http://evropa.gov.si/sosedska-politika/strategija-krepitve-esp.pdf>. 17. 11. 2007).
63. Wikipedia (2006a): *Sredozemsko morje*. Dostopno na http://sl.wikipedia.org/wiki/Sredozemsko_morje (16. november 2006).
64. Wikipedia (2006b): *Sredozemlje*. Dostopno na <http://sl.wikipedia.org/wiki/Sredozemlje> (16. november 2006).
65. Wikipedia (2006c): *Geostrategy*. Dostopno na <http://en.wikipedia.org/wiki/Geostrategy> (20. november 2006).
66. Wikipedia (2007a): *Suez Canal*. Dostopno na http://en.wikipedia.org/wiki/Suez_Canal (15. november 2007).
67. Wikipedia (2007b): *Turkish Straits*. Dostopno na http://en.wikipedia.org/wiki/Montreux_Convention_Regarding_the_Regime_of_the_Turkish_Straits (28. september 2007).
68. Wikipedia (2007c): *Strait of Otranto*. Dostopno na http://en.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Otranto (5. oktober 2007).
69. Wikipedia (2007d): *Otranto Barage*. Dostopno na http://en.wikipedia.org/wiki/Otranto_Barrage (5. oktober 2007).
70. Wikipedia (2007e): *Crete*. Dostopno na <http://en.wikipedia.org/wiki/Crete> (15. avgust 2007).
71. Wikipedia (2008): *Lampedusa*. Dostopno na <http://en.wikipedia.org/wiki/Lampedusa> (16. april 2008).

6.5 Kartografsko gradivo

72. GZS (2003): *Evropa – šolska karta*. Ljubljana: Geodetski zavod Slovenije - Kartografski oddelek in Založba Mladinska knjiga.

7. PRILOGA

Priloga A: Gestrateška slika Sredozemlja z glavnimi pomorskimi prometnicami



Vir: Prirejeno po Benoit in Aline 2005: 160.