

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Luka Brlan

Geostrateški pomen in ogroženost Vzhodnoafriške plovne poti

Magistrsko delo

Ljubljana, 2016

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Luka Brlan

Mentor: red. prof. dr. Marjan Malešič

Geostrateški pomen in ogroženost Vzhodnoafriške plovne poti

Magistrsko delo

Ljubljana, 2016

ZAHVALA

Iskrena hvala spoštovanemu mentorju za strokovno pomoč, nasvete in izjemno odzivnost.

Hvala domačim in vsem ostalim, ki ste me podpirali v času študija in pisanja magistrskega dela.

Hvala tudi tebi Kaja, za podporo in vse spodbudne besede.

Geostrateški pomen in ogroženost Vzhodnoafriške plovne poti

Vzhodnoafriška plovna pot je dolga 3.600 kilometrov in predstavlja najkrajšo plovno pot med Indijskim oceanom in Mediteranskim morjem. Poteka preko Adenskega zaliva, ožine Bab el Mandeb, Rdečega morja in Sueškega prekopa. Z uporabo te plovne poti se dolžina plovbe v nekaterih primerih skrajša tudi za 90 odstotkov, v primerjavi s plovno potjo, ki poteka okoli Rta dobrega upanja. Gre za izjemno pomembno plovno pot, saj skozi njo poteka osem odstotkov vse svetovne pomorske trgovine in sedem odstotkov vse pomorske trgovine z nafto. Leta 2014 je Sueški prekop prečkalo 17.000 ladij, ki so skupaj pretovorile 960 milijonov ton tovora. Vzhodnoafriška plovna pot ima velik pomen tudi za mediteranska pristanišča, med katerimi je tudi Luka Koper, saj kar 60 odstotkov vsega pretovora koprškega pristanišča prečka Sueški prekop. Države, ki obdajajo Vzhodnoafriško plovno pot, so nestabilne, zaradi česar se tudi plovna pot sooča s številnimi grožnjami. Pred leti so glavno grožnjo predstavljali somalijski pirati, ki so v Adenskem zalivu napadali ladje, vendar se je število napadov v zadnjih letih močno znižalo. V zadnjem času grožnjo Vzhodnoafriški plovni poti predstavljajo teroristične skupine delujoče v Jemnu, in še posebej na Sinajskem polotoku. Poleg tega pa na varnost plovne poti vpliva tudi oborožen konflikt, ki trenutno poteka v Jemnu. V primeru, da bi se varnost Vzhodnoafriške plovne poti poslabšala, bi se del ladjarjev odločil za izbiro alternativne plovne poti okoli Rta dobrega upanja, s čimer bi bila prizadeta tudi Luka Koper, saj bi s tem izgubila določen del pretovora.

Ključne besede: Vzhodnoafriška plovna pot, Sueški prekop, Luka Koper, piratstvo, oborožen spor v Jemnu

Geostrategic importance and threats to the East African waterway

East African waterway is 3.600 kilometres long and represents the shortest waterway between the Indian Ocean and the Mediterranean Sea. It consists of Gulf of Aden, Bab el Mandeb strait, Red Sea, and the Suez Canal. The length of this waterway is up to 90 percent shorter compared to the waterway, passing around the Cape of Good Hope. East African waterway is very important, because eight percent of world's maritime trade and seven percent of all seaborne oil trade pass it. In 2014, 17.000 ships passed the Suez Canal, transporting 960 million tons of cargo all together. The waterway has significant importance for the Mediterranean ports, including Port of Koper, because 60 percent of all Koper's throughput passes the Suez Canal. Since the countries surrounding the East African waterway are unstable, this causes threats also to the waterway. In the past, pirates presented the main threat, but in the last years the number of attacks has been strongly reduced. Terrorist groups based in Yemen and Sinai Peninsula present new threats. In addition to terrorists, waterway security is affected also by Yemeni armed conflict. If East African waterway security will be deteriorated, part of shipping companies could choose alternative waterway, passing around the Cape of Good Hope. If that would happen, Luka Koper would be negatively affected and it could lose a certain part of throughput.

Key words: East African waterway, Suez Canal, Port of Koper, piracy, Yemeni armed conflict

Kazalo

1	Uvod	8
1.1	Opredelitev problema, cilji in pomen magistrskega dela.....	8
1.2	Struktura magistrskega dela.....	9
1.3	Hipotezi.....	9
1.4	Metodologija	10
2	Ključni pojmi	11
2.1	Geostrategija in geopolitika	11
2.2	Piratstvo.....	12
2.3	Pomorska varnost.....	13
2.4	Morska ožina	14
2.5	Oboroženi spopad	15
2.6	Ogroženost/ grožnje	16
3	Identifikacija ključnih geostrateških točk	18
3.1	Vzhodnoafriška plovna pot.....	18
3.2	Ožina Bab el Mandeb	18
3.3	Adenski zaliv	19
3.4	Otočje Haniš	19
3.5	Tiranska ožina	20
3.6	Rdeče morje	20
3.7	Sueški prekop	22
4	Geostrateški pomen Vzhodnoafriške plovne poti.....	26
4.1	Časovni vidik	26
4.2	Obseg tranzita preko Sueza.....	28
4.3	Pomen Vzhodnoafriške plovne poti za trgovanje z nafto in naftnimi derivati.....	30
4.4	Smeri plovbe tovora	31
5	Analiza ključnih virov ogrožanja	35
5.1	Piratstvo.....	36
5.1.1	Vzroki za razvoj piratstva.....	36
5.1.2	Število piratskih napadov	37
5.1.3	Posledice piratskih napadov na pomorski promet.....	39
5.1.4	Protipiratske operacije	42
5.2	Nestabilnost Jemna	45

5.2.1 Terorizem	47
5.2.2 Ogroženost plovne poti	50
5.3 Nestabilne razmere v Egiptu kot posledica arabske revolucije.....	52
5.3.1 Terorizem	53
5.3.2 Ogroženost Sueškega prekopa	55
6 Vzhodnoafriška plovna pot in Luka Koper	59
6.1 Pomen Luke Koper za Slovenijo.....	59
6.2 Odvisnost Luke Koper od Sueškega prekopa	63
7 Scenariji razvoja dogodkov	69
1. scenarij	69
2. scenarij	69
3. scenarij	70
4. scenarij	70
8 Zaključek	71
9 Literatura	74

Kratice

ZDA	Združene države Amerike
NATO	<i>North Atlantic Treaty Organization</i> - Organizacija severnoatlantske pogodbe
EU	Evropska unija
AU	Afriška unija
OZN	Organizacija Združenih narodov
OPEC	<i>Organization of the Petroleum Exporting Countries</i> - Organizacija držav izvoznic nafte
BDP	bruto družbeni proizvod
VLCC	<i>very large crude carriers</i> - veliki tankerji
TEU	<i>twenty-foot equivalent unit</i> - univerzalni kontejner

1 Uvod

1.1 Opredelitev problema, cilji in pomen magistrskega dela

Sodobni svet poganja svetovna trgovina, v kateri je pomorski promet izjemnega pomena, saj velja za najcenejšo obliko prevoza. Ladijski promet se je občutno povečal po koncu druge svetovne vojne zaradi povečanja potreb po fosilnih gorivih in gradnje večjih ter zmogljivejših ladij. Obseg mednarodne pomorske trgovine je leta 1948 znašal 490 milijonov ton tovora, leta 1993 se je povečal na 4.299 milijonov ton prometa (Stražičić 1996, 5), medtem ko je leta 2013 pomorska trgovina že preseгла 10 milijard ton tovora (Statista, 2014). Od tega se vsako leto po morju pretovori približno 2,4 milijarde ton fosilnih goriv, kar pomeni 62 odstotkov vseh proizvedenih goriv v enem letu (Rodrigue in Browne 2008, 158–162).

Vzhodnoafriška plovna pot sodi med najpomembnejše plovne poti na svetu (Suez Canal Authority 2008a). Plovna pot je pomembna predvsem zaradi geostrateške lege, saj se nahaja v bližini velikih nahajališč nafte in zemeljskega plina, poleg tega pa precej skrajša plovbo med Azijo in Evropo (prav tam). Promet skozi Sueški prekop, ki je sestavni del Vzhodnoafriške plovne poti, predstavlja okoli 8 odstotkov vse svetovne pomorske trgovine. Nekateri avtorji (Burlando, Cristea in M. Lee 2015, 2) navajajo, da predstavlja celo 12 odstotkov svetovne trgovine. Podjetje, ki upravlja s prekopom, ima letne prihodke v višini petih milijard ameriških dolarjev, zato je plovna pot pomembna tudi za države, ki se ob njen nahajajo (Ghoneim 2014).

Zaradi Vzhodnoafriške plovne poti je dolžina plovbe med azijskimi in mediteranskimi pristanišči mnogo krajša kot med azijskimi in zahodnoevropskimi ter še posebej severnoevropskimi. To konkurenčno prednost mediteranskih pristanišč pa ogroža več dejavnikov. Zaradi številnih groženj bi v prihodnosti Vzhodnoafriška plovna pot lahko postala prenevarna za svetovne ladjarje, zaradi česar bi ti lahko opustili plovbo preko Sueškega prekopa ter namesto tega izbrali alternativno pot okoli afriške celine.

V preteklosti so glavno grožnjo predstavljali piratski napadi, toda mednarodna skupnost je z vzpostavitvijo vojaških misij število napadov omejila. Kljub upadanju števila napadov pa problematika še zdaleč ni rešena, saj razlogi, ki so pripeljali do pojava piratstva, ostajajo (Murphy 2007, 12–18). Poleg piratov plovno pot med Arabskim polotokom in Afriko ogrožajo tudi določene teroristične skupine. Al Kaida ima izjemno velik vpliv v Jemnu, v

regiji pa se krepi tudi vpliv Islamske države. Veliko varnostno grožnjo plovni poti predstavlja tudi državljanska vojna v Jemnu, v katero so se vključile tudi nekatere regionalne sile (Exum in Fontaine 2009).

V preteklosti je bilo napisanih že precej analiz s področja varnostnih groženj ob Vzhodnoafriški plovni poti, toda večina avtorjev se je osredotočala zgolj na posamezne grožnje oziroma posamezne odseke plovne poti (npr. pirati v Adenskem zalivu). Glede na to, da je plovna pot linijski predmet preučevanja, kjer so vsi sestavni deli plovne poti enako pomembni, je presenetljivo, da je bilo v preteklosti izjemno malo raziskav, ki bi zaobjemale celotno plovno pot med Indijskim oceanom in Sredozemskim morjem. Cilj te naloge je ravno celostni prikaz plovne poti, predstavitev ključnih delov in preučitev njenega pomena v mednarodni trgovini. Poleg tega je cilj te naloge tudi predstavitev posledic, ki jih grožnje ob Vzhodnoafriški plovni poti prinašajo Luki Koper, in s tem okrepiti zavedanje o tem, da na nas vplivajo tudi več tisoč kilometrov oddaljeni dogodki.

1.2 Struktura magistrskega dela

Magistrsko delo sestavlja osem osnovnih poglavij. V uvodnem poglavju so predstavljeni predmet preučevanja, relevantnost, cilji, hipotezi, metodologija in struktura naloge. Sledi predstavitev ključnih pojmov, ki se pojavljajo v magistrski nalogi. V tretjem poglavju so predstavljeni razlogi in dejavniki, zaradi katerih je Vzhodnoafriška plovna pot ena izmed najpomembnejših na svetu. Sledi poglavje, v katerem predstavim ključne geografske točke, ki sestavljajo Vzhodnoafriško plovno pot, v naslednjem poglavju pa so predstavljeni viri, ki jo ogrožajo. Šesto poglavje se osredotoča na Luko Koper, saj prikazuje pomen obravnavane plovne poti za koprsko pristanišče in Slovenijo na splošno. Sedmo poglavje postreže s štirimi različicami razvoja dogodkov, na podlagi katerih sta ovrednoteni hipotezi. Sledi sklepno poglavje, v katerem verificiram hipotezi in podam kratek sintetični sklep celotnega magistrskega dela.

1.3 Hipotezi

- 1.) Nestabilne razmere ob Vzhodnoafriški plovni poti resno ogrožajo varnost pomorskega prometa.
- 2.) Varnostna situacija v regiji se poslabšuje, zato bodo ladjarji opuščali to plovno pot, kar bo resno ogrozilo poslovanje mediteranskih pristanišč, med njimi tudi Luke Koper.

1.4 Metodologija

Pri pisanju magistrske naloge sem uporabljal sekundarne vire v obliki strokovnih člankov in knjig ter primarne vire, kot so mednarodne konvencije, resolucije in strategije. Za vse vire sem skozi celotno nalogo uporabljal metodo analize in interpretacije primarnih in sekundarnih virov. Pri analiziranju ekonomskih parametrov sem uporabljal statistične podatke, ki sem jih pridobil tako v državnih statističnih bazah podatkov, kot tudi pri podjetjih, ki zbirajo lastne statistične podatke. Pri analiziranju in interpretaciji ekonomskih in statističnih podatkov sem uporabil primerjalno in statistično analizo. Pomemben del naloge se osredotoča tudi na geografsko analizo, predvsem v delu, kjer sem prikazal in analiziral geografske karte.

Tema magistrske naloge spada v okvir študije kategorije, zaradi česar sem uporabil kvalitativno raziskavo. Ta je vključevala lastne raziskave, med katerimi je tudi poglobljen intervju s pomorskim strokovnjakom doc. dr. Jelenkom Švetakom. Obravnavana tematika je izjemno multi-disciplinarna, zaradi česar sem uporabil interdisciplinarno analizo, ki je vključevala več vidikov:

- obramboslovni (za prikaz varnostnih groženj plovne poti),
- ekonomski (za prikaz ekonomskih podatkov o plovni poti in posledic morebitnega zmanjšanja tranzita preko plovne poti),
- pomorski (za prikaz plovnih poti in stroškov plovbe),
- geografski (za prikaz geografskih značilnosti plovne poti) in
- geostrateški vidik (s katerim sem prikazal interese posameznih držav na obravnavanem področju).

Za prikaz trenutnega stanja plovne poti in spremljajočih groženj sem uporabil deskriptivno analizo, ki sem jo dopolnjeval z zgodovinsko analizo. S pomočjo zgodovinske analize sem prikazal razvoj in razloge za pojavljanje groženj ter celotno obravnavano tematiko uvrstil v zgodovinski kontekst.

Pri verifikaciji hipotez sem uporabil metodo scenarijskega načrtovanja, s katero sem predstavil možen razvoj dogajanja ob plovni poti v naslednjih nekaj letih. Z uporabo te metode sem določil štiri možne scenarije razvoja dogodkov, ki sem jih razvrstil od najverjetnejšega do najmanj verjetnega.

2 Ključni pojmi

2.1 Geostrategija in geopolitika

Geografija že od nekdaj zaznamuje razvoj človeštva in tudi danes ima velik vpliv na življenja ljudi. Razporeditev gorskih verig, rek, jezer, oceanov, morskih ožin in drugih geografskih kategorij močno vpliva na trgovinske in migracijske tokove. Na osnovi zavzetja ključnih geografskih položajev, kot so Gibraltar, Singapur ter Sueški prekop so se v zgodovini gradili imperiji (Brzezinski 1997, 101).

Geostrategija je disciplina, ki geografske značilnosti države uporablja za oblikovanje njene zunanje politike. Koncept geostrategije se je v zgodovini povezoval predvsem z vojskovanjem, danes pa ima veliko širši pomen in ga poleg področja vojskovanja uporabljamo tudi v politiki, ekonomiji in drugih disciplinah (Berenguer Hernández 2013, 57). Tako so vojaške, politične, ekonomske, diplomatske in druge aktivnosti držav določene predvsem na osnovi geostrateških premislekov (Grygiel 2006, 22). Brzezinski (1997, 29) v svoji knjigi *Velika šahovnica* geostrategijo kratko definira kot strateško upravljanje geopolitičnih interesov.

Geostrategija je podzvrst geopolitike. Termin geopolitika je leta 1899 prvič uporabil švedski politolog Rudolf Kjellén (1864–1922). Kjellén (Chapman 2011, 7–9) je geopolitiko definiral kot opisovanje vloge geografskih dejavnikov v določanju obnašanja posameznega naroda. Ameriška geopolitična teorija 20. stoletja je bila pod velikim vplivom Alfreda Thayerja Mahana (1840–1914). Mahan (prav tam) je trdil, da lahko narodi, ki imajo superiorno mornarico, dobro razporejena vojaška oporišča ter nadzor nad pomembnimi pomorskimi ožinami, prevladujejo v mednarodnih odnosih. Tudi britanska geopolitika, ki je bila pod velikim vplivom Halforda Mackinderja (1861–1947), je v ospredje postavljala pomen nadzorovanja plovni poti. Mackinder (prav tam) je bil zaskrbljen nad vse močnejšo nemško mornarico, proti čemer se je želel zoperstaviti z združitvijo britanskih prekomorskih območij v zvezo demokratičnih držav s skupno obrambno in zunanjo politiko. Posebej velja izpostaviti tudi nemško teorijo geopolitike, ki je močno zaznamovala dogajanje v 20. stoletju, saj so jo nacisti zlorabili za osvajanje tako imenovanega življenjskega prostora za nemško prebivalstvo. Med najpomembnejše predstavnike nemške geopolitike spadata Karl Haushofer (1869–1946) in Friedrich Ratzel (1844–1904) (prav tam).

Sodobna geopolitika je razdeljena na dva pola: na klasično geopolitiko in kritično geopolitiko. Klasična geopolitika poudarja konvencionalni vidik nacionalnega gospodarstva, politike in vojaške strategije, kot so gospodarska moč in proste plovne poti, prav tako pa zagovarja tudi sodelovanje z zavezniki v obrambi nacionalnega interesa in preprečevanje transnacionalnim skupinam in organizacijam, da bi pridobile konkurenčno strateško prednost, ki bi lahko ogrozila varnost države. Pripadniki klasične šole, ki sledi Mackinderju in Mahanu, tudi poudarjajo, da je geopolitika dinamična in nikakor ne statična, saj odraža mednarodno realnost in globalno konstelacijo sil (Chapman 2011, 1–4). Kritična geopolitika nasprotno odraža različne interdisciplinarne pristope k geopolitiki, ki so bili razviti v osemdesetih letih 20. stoletja. Med predstavnike kritične geopolitike prištevamo Simona Dalbya in Gerarda Toala. Pri tem konceptu gre za levo politično usmeritev, ki kritizira državocentrični pristop v mednarodnih odnosih. Kritična šola zavrača tradicionalno ravnotežje moči med državami, dodatno pa nasprotuje tudi intervencionizmu Združenih držav Amerike (ZDA) in ostalih njenih zaveznic (prav tam).

2.2 Piratstvo

Predstavniki kritične šole geopolitike opozarjajo na pomen nedržavnih akterjev v mednarodnih odnosih, med katere prištevamo tudi pirate. Ravno na primeru somalijskih piratov se je pokazalo, kako lahko majhna skupina slabo opremljenih in izurjenih posameznikov ogroža svetovno trgovino, ki je temelj trenutne svetovne ureditve. Beseda »pirat« izvirata iz latinske besede pirata, ta pa iz grške *πειρατής* (*peirates*), kar pomeni bandit. Ta je nastala iz besede *πείρα* (*peira*), kar pomeni poizkusiti oziroma doživeti (Zagoričnik 2009).

Piratstvo je opredeljeno v 101. členu Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu iz leta 1982 (Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu, 101. čl.). Konvencija piratstvo opredeli kot:

1. kakršnokoli nezakonito dejanje nasilja, zadržanja ali plenjenja, ki se izvaja v zasebne namene posadke ali potnikov zasebne ladje ali zasebnega letala;
 - na odprtem morju zoper drugo ladjo ali letalo ali zoper osebe ali premoženje na krovu takšne ladje ali letala;
 - zoper ladje, letala, osebe ali premoženja na območju zunaj pristojnosti katere koli države.

2. kakršno koli prostovoljno sodelovanje v tovrstnih operacijah ladij oziroma letal z zavedanjem, da gre za piratsko ladjo oziroma letalo.
3. kakršno koli dejanje napeljevanja ali namernega omogočanja dejanj, ki so opisana v točkah 1. in 2. (prav tam).

Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu piratstvo definira zgolj kot tista dejanja, ki se zgodijo v mednarodnih vodah, in ne tudi tista, ki se zgodijo v teritorialnih vodah posameznih držav. Piratske napade v vodah, ki so pod jurisdikcijo posameznih držav, se namreč definira kot oborožene rope na morju. Zgornja definicija omejuje piratstvo zgolj na mednarodne vode, kar bi me omejevalo pri pisanju naloge. Napadi se pogosto pojavljajo tudi v jemenskih in somalijskih teritorialnih vodah, zato bom uporabil definicijo piratstva, ki jo podaja Pomorski biro (*Maritime Bureau*). Ta piratstvo definira kot dejanje vkrcanja na plovilo s kriminalnim namenom in z zmožnostjo oziroma namenom, da uporabi silo za doseg cilja in to neodvisno od voda, v katerih se je incident zgodil (Zanderholm 2014).

2.3 Pomorska varnost

Pomorska varnost (*Maritime Security*) je relativno nov termin v mednarodnih odnosih, ki se je pričel razvijati šele po terorističnih napadih 11. septembra 2001. ZDA so leta 2004 oblikovale nacionalno pomorsko varnostno politiko. Sledila je Organizacija severnoatlantske pogodbe (NATO), ki je leta 2011 termin vključila v Zavezniško pomorsko strategijo kot enega izmed ciljev (Bueger 2015). Leta 2014 so svoje Strategije pomorske varnosti dobile tudi Velika Britanija, Evropska unija (EU) in Afriška unija (AU). Pomen pomorske varnosti se je povečal predvsem zaradi piratskih napadov ob obalah Afriškega roga, pa tudi zaradi vedno večjih nasprotij med državami zaradi nadzora na Arktiki, Južnokitajskem morju in drugod. Zaradi različnih pogledov na pomorsko varnost mednarodno sprejeta definicija tega termina ne obstaja. Termin pomorska varnost se pogosto povezuje s pomorskimi grožnjami, kot so meddržavni pomorski spori, pomorski terorizem, piratstvo, trgovina z mamili in ljudmi, trgovina z orožjem, nezakonit ribolov, pomorske nesreče itd.. Po tej razlagi bi pomorsko varnost lahko definirali kot stanje, kjer te grožnje niso prisotne. Toda številni strokovnjaki (Till, Vrey, Kraska in Pedrozo) tej definiciji nasprotujejo, saj menijo, da ne upošteva vseh vidikov. Bueger (2015) poudarja, da so del pomorske varnosti tudi podnebne spremembe in nesreče na morju.

EU pomorsko varnost v Strategiji pomorske varnosti iz leta 2014 definira kot stanje na področju svetovnega pomorstva, kjer velja mednarodna in nacionalna zakonodaja in kjer je zagotovljena svoboda plovbe. Ob tem pa so državljani, infrastruktura, promet, okolje in morski viri zaščiteni (Council of the European Union 2014).

2.4 Morska ožina

V konvenciji o pravicah na morju (Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu, 37. čl.) je ožina definirana kot plovna pot, ki se nahaja med odprtim morjem ali izključno ekonomsko cono in je namenjena mednarodni plovbi (Pishgahifard v Ajorloo in Türk 2014).

Türk (Türk v Luthar 2015) morske ožine definira kot:

Zožene dele morja med dvema kopnima območjema, skozi katere je plovba mogoča. Njihov položaj opredeljuje okoliščina, da so priznane kot mednarodne plovne poti, ki povezujejo dele odprtega morja (ali izključne ekonomske cone), medtem ko se ožine same lahko nahajajo v različnih pravnih položajih. Najpomembnejše in definiciji najbližje so tiste ožine, katerih vode so v celoti pod suverenostjo ene ali več obalnih držav (torej niso širše od 24 morskih milj) in predstavljajo plovno pot med odprtim morjem ali izključno ekonomsko cono na eni ter drugim odprtim morjem oziroma izključno ekonomsko cono na drugi strani. (prav tam).

Strateške ožine so kot geografski dejavniki učinkovite v ravnotežju moči med globalnimi in regionalnimi silami. Države, ki nadzorujejo ožine, jih uporabljajo kot instrument zunanje politike, vendar je ta uporaba odvisna od moči posamezne države. Pomorske ožine imajo različne pomene, predvsem so pomembne v ekonomskem oziroma transportnem smislu ter vojaškem in političnem (Ajorloo in Türk 2014).

Do Ženevske konference leta 1958 ožine niso bile posebej definirane, na konferenci pa so pomorske ožine razdelili v dve kategoriji. V prvo kategorijo so spadale ožine, kjer se združujejo odprto morje in teritorialne vode, medtem ko je druga kategorija obravnavala ožine, kjer se srečujejo teritorialne vode ene ali več držav. Za prvo kategorijo ožin je bilo določeno, da lahko tuje ladje prosto plujejo preko ožin, ob tem jih obalna država ne sme nadzirati. Za drugo kategorijo ožin je bilo določeno, da prekinitev ne velja za tuje ladje, ki so

obdržale pravico do prečenja, kar pomeni podobno kot za prvo kategorijo, da obalna država ne sme ustavljati tujih ladij (Ajorloo in Türk 2014).

Konvencija Združenih Narodov o pravu morja iz leta 1982 (Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu, 39. čl.) določa dolžnosti ladij ter letal ob plovbi skozi ožino. Te so:

- a. plovba brez nepotrebnih zamud;
- b. vzdržati se je potrebno uporabe sile ali grožnje z uporabo sile proti obalni državi;
- c. vzdržati se je potrebno drugih aktivnosti, razen v skrajnih primerih;
- d. upoštevanje mednarodnih pravil o varnosti plovbe;
- e. upoštevanje pravil o preprečevanju onesnaževanja;
- f. prepovedano je izvajanje znanstvenih aktivnosti brez dovoljenja obalne države.

Po Jamajski konvenciji pravni položaj ožinskih voda ostaja nespremenjen, te namreč ostajajo pod suverenostjo obalnih držav. Suverenost je omejena s pravnim režimom tranzitnega prehoda skozi ožine. Jamajska konvencija določa tudi pravice in dolžnosti obalnih držav, ki po konvenciji ne smejo ovirati tranzitnega prehoda, poleg tega pa morajo ladje obveščati o morebitnih nevarnostih, ki se nahajajo v ožini. Obalnim državam je prepovedano tudi začasno onemogočanje prehoda (Luthar 2015).

2.5 Oboroženi spopad

Ženevska konvencija iz leta 1949 (International Committee of the Red Cross 2008) razlikuje med dvema vrstama oboroženih spopadov:

- a. mednarodnimi, kjer se spopadajo dve ali več držav;
- b. nemednarodnimi oboroženimi spopadi, kjer se spopadajo vladne in nevladne sile oziroma nevladne sile med seboj.

Mednarodni odbor Rdečega križa (International Committee of the Red Cross 2008) definira mednarodne oborožene spopade kot vse oborožene spopade med dvema ali več državami. Nemednarodne oborožene spopade razume kot dolgotrajnejše oborožene spopade, ki se pojavljajo med vladnimi silami ter silami ene ali več uporniških skupin, kot tudi spopade med uporniškimi skupinami na ozemlju določene države. Poleg tega mora oboroženi spopad

doseči minimalno stopnjo intenzivnosti, vse vpletene strani pa morajo biti vsaj minimalno organizirane (prav tam).

Sancin, Švarc in Ambrož (2009, 34) podajajo spodnji dve definiciji :

Med mednarodne oborožene spopade spadajo vse napovedane vojne kot tudi vse druge oblike oboroženega boja med vsaj dvema državama, pa čeprav ena izmed vpletenih držav ne priznava, da gre za stanje vojne. Med mednarodne oborožene spopade spadajo tudi oboroženi boji, kjer se narodi borijo proti kolonialni nadvladi, okupaciji ali rasističnim režimom, ob tem da zasledujejo svojo pravico do samoodločbe. V kategorijo mednarodnih oboroženih spopadov uvrščamo tudi tiste spopade, kjer je delno ali v celoti okupirana določena država, pa čeprav ta država ne izvaja nobenega oboroženega odpora (prav tam).

Na drugi strani med nemednarodne oborožene spopade uvrščamo vse oborožene spopade, kjer se vladne oborožene sile spopadajo z uporniškimi silami oziroma se več uporniških skupin spopada med seboj. Kadar se več uporniških skupin znotraj ene države spopada med seboj, govorimo o notranjem oboroženem spopadu. Med nemednarodne oborožene spopade sodijo tudi oboroženi spopadi med vladnimi silami in uporniškimi skupinami v drugi državi kot tudi spopadi med uporniškimi skupinami v več različnih državah (prav tam).

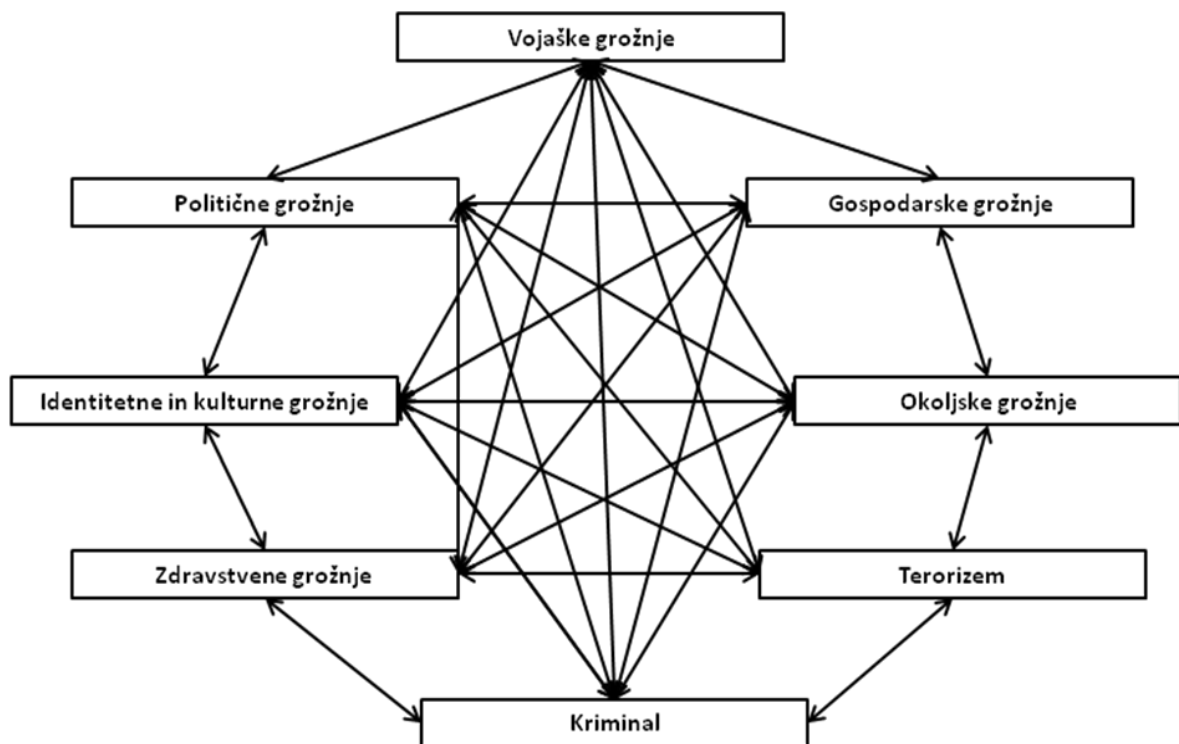
2.6 Ogroženost/ grožnje

Prezelj (2001a) meni, da glede uporabe terminov, ki označujejo pojave, ki zmanjšujejo varnost, ni pravega konsenza. Negativne varnostne pojave se namreč označuje kot grožnje (*threats*), tveganja (*risks*), izzive (*challenges*), nevarnosti (*insecurities*) ali pa kot priložnosti (*opportunities*). Prezelj sicer ogrožanje varnosti opredeli kot kakršno koli stanje, v katerem ni zagotovljen uravnotežen fizični, duševni, duhovni in gmotni obstoj posameznika, države, družbe ali celotne mednarodne skupnosti. Podobno razlago podaja tudi Grizold (prav tam), ki za grožnje varnosti opredeljuje tiste pojave, ki izdatno zmanjšujejo eksistencialno in razvojno varnost izbranega objekta.

Za sodobne grožnje je značilna predvsem velika stopnja kompleksnosti. V času hladne vojne se je namreč varnost referenčnega objekta nanašala predvsem na vojaško področje, medtem

ko se je to kasneje razširilo tudi na druga področja ogrožanja varnosti, kot so ekonomsko, socialno, okoljsko, zdravstveno in politično. Poleg razširitve razumevanja ogrožanja varnosti na horizontalni ravni je prišlo do sprememb tudi na vertikalni ravni, ki se nanaša na število referenčnih objektov varnosti in ogroženosti. Danes se varnost namreč ne nanaša zgolj na državo, temveč se je razširila na mednarodno skupnost, narod, civilizacijo, posameznika, itd. Problematiko kompleksnosti varnostnih groženj prikazuje model kompleksne grožnje varnosti (glej sliko 2.1) (Prezelj 2001a).

Slika 2.1: Model kompleksne grožnje varnosti



Vir: Prezelj (2002b).

Model kompleksne grožnje varnosti lahko na primeru te magistrske naloge apliciramo na dveh ravneh. Prvič, vidimo, da se pri ogrožanju plovne poti prepletajo grožnje terorizma, kriminala (piratstvo) in vojaških groženj (oboroženi spopadi med državnimi in nedržavnimi akterji). Kot posledica teh groženj se pojavljajo tudi politične, gospodarske in okoljske grožnje. Na drugem nivoju lahko ogroženost plovne poti apliciramo na pomorsko trgovino in v našem primeru na Luko Koper. Zaradi manjšega pretovora skozi Sueški prekop bi se tudi Luka Koper soočala z gospodarskimi grožnjami, saj bi bili prihodki pristanišča nižji. Kot posledica nižjih prihodkov bi lahko prišlo do odpuščenja delavcev, kar bi lahko vodilo v socialne in politične grožnje.

3 Identifikacija ključnih geostrateških točk

3.1 Vzhodnoafriška plovna pot

Vzhodnoafriška plovna pot povezuje Sredozemsko morje in Indijski ocean. Poteka med afriško celino na jugozahodu ter azijsko celino oziroma Arabskim polotokom na severovzhodu. Plovna pot velja za eno izmed najpomembnejših na svetu, saj preko nje potuje dobršen del blagovne menjave med Evropo in Azijo. Vzhodnoafriška plovna pot je skupaj dolga 3.600 kilometrov. Ob plovni poti pa se nahaja 10 držav: Somalija, Džibuti, Eritreja, Sudan, Egipt, Izrael, Jordanija, Savdska Arabija, Jemen in Oman. Na jugu se plovna pot prične z Adenskim zalivom, nato se preko ožine Bab el Mandeb nadaljuje z Rdečim morjem, na severu pa se zaključi s Sueškim zalivom in Sueškim prekopom. Na severu Rdečega morja je pomemben tudi Akabski zaliv, ki Izraelu in Jordaniji omogoča dostop do Rdečega morja (Google Zemljevid 2015).

3.2 Ožina Bab el Mandeb

Bab el Mandeb je morska ožina, ki se nahaja med Arabskim polotokom in afriško celino. Ožina povezuje Rdeče morje na severu in Adenski zaliv ter Indijski ocean na jugu. 32 kilometrov široka ožina je razdeljena v dva kanala, saj v sredini ožine leži 13 kvadratnih kilometrov velik otok Perim, ki pripada Jemnu. Kanal med otokom Perim in Jemnom je širok tri kilometre, medtem ko je kanal med otokom Perim in Džibutijem širok 26 kilometrov (Encyclopaedia Britannica 2015b).

Velika večina izvoza iz Perzijskega zaliva, ki se nato pretovori preko Sueškega prekopa in naftovoda SUMED, mora sprva prečkati ožino Bab el Mandeb. Sodeč po podatkih Ameriške uprave za energetske podatke (*U.S. Energy information administration*) je bilo leta 2013 preko ožine proti Mediteranu dnevno prepeljanih 3,8 milijonov sodčkov nafte in naftnih derivatov. Nafto, ki je načrpana v Arabskem zalivu, bi se lahko prevažalo tudi preko naftovoda Vzhod – Zahod¹ (*East-West Pipeline*), s čimer bi se izognili plovbi preko ožine Bab el Mandeb. Toda naftovod ni dovolj zmogljiv, da bi lahko preko njega prepeljali vso načrpano nafto. V primeru, da bi se želeli izogniti plovbi skozi ožino, bi morali preostalih 0,8 milijona

¹ Naftovoda Vzhod – Zahod je 1.200 kilometrov dolg naftovod, ki poteka od naftnih nahajališč na vzhodu Savdske Arabije do пристanišča Yanbu na obali Rdečega morja. Zmogljivost cevovoda znaša 5,1 milijon sodčkov dnevno. Vzporedno z naftovodom Vzhod – Zahod poteka tudi plinovod s zmogljivostjo 290 sodčkov dnevno (Pipeline & Gas Journal 2012).

sodčkov nafte na dan, kar je okoli 24 odstotkov vse nafte prepeljane preko ožine, prepeljati okoli Rta dobrega upanja (Ryan 2015). Po izračunih Svetovne Agencije za energijo pa plovba okoli afriške celine pomeni dodatnih 15 dni plovbe, če je ladja namenjena v Evropo, ter dodatnih 8 do 10 dni, če ladja potuje v Severno Ameriko (U.S. Energy Information Administration 2014c).

Na zahodni obali ožine se nahaja majhna država Džibuti, ki veliko večino prihodkov ustvari s pomorstvom. Okoli 86 odstotkov džibutskih prihodkov namreč ustvarijo v pristanišču Džibuti, ki je izjemnega pomena predvsem za uvoz in izvoz blaga v in iz Etiopije. Zaradi pomembnosti ožine za mednarodno trgovino so v Džibutiju prisotne tudi oborožene sile ZDA in Francije. V zameno za nastanitev tujih vojaških sil Džibuti letno prejme med 30 in 36 milijoni ameriških dolarjev (Gebreegzaabher 2015).

3.3 Adenski zaliv

Adenski zaliv je del Indijskega oceana, ki se razprostira med Somalijo in Jemnom ter povezuje Indijski ocean z Rdečim morjem. Zaliv na zahodu omejuje ožina Bab el Mandeb, medtem ko na vzhodu meja zaliva poteka po liniji med otočjem Kuria Muria, ob obali Omana ter otokom Socotra na jugu zaliva. Površina Adenskega zaliva znaša 530.000 kvadratnih kilometrov (Encyclopaedia Britannica 2015a).

Zaliv ima izjemno pomembno vlogo v pomorski trgovini, saj ga letno prečka okoli 21.000 ladij, preko zaliva pa se dnevno pretovori 14 odstotkov vse svetovne načrpane nafte. Vsak dan preko Adenskega zaliva tako potuje 3 milijone sodčkov nafte (Center for Asian Strategic Studies – India 2009). Pomembno strateško lokacijo ima tudi otok Socotra, saj se nahaja na križišču pomembnih plovnih poti, zato imajo ZDA na otoku od leta 2010 postavljeno tudi vojaško bazo. Otok v dolžino meri 120 kilometrov, v širino pa 40 kilometrov. Kljub temu, da je Socotra od obale Somalije oddaljen 80 kilometrov, od obale Jemna pa 380 kilometrov, otok pripada Jemnu (Chossudovsky 2010).

3.4 Otočje Haniš

Otočje leži v Rdečem morju in sicer 60 navtičnih milj severno od ožine Bab el Mandeb. Sestavlja ga več otokov, med katerimi ima največji površino 130 kvadratnih kilometrov. Kljub majhnosti je otočje zaradi svoje lege izjemno pomembno, zato si ga prisvajata tako Jemen kot

Eritreja. Leta 1995 je med državama prišlo tudi do oboroženega spopada za nadzor nad otočjem. Po treh letih je mednarodno arbitražno sodišče otočje dodelilo Jemnu. Otočje Haniš je od obale Eritreje oddaljeno 40 kilometrov, od obale Jemna pa 30 kilometrov. Morje je ob obalah Eritreje in Jemna zaradi številnih grebenov na nekaterih delih plitvo in posledično je plovbo možna zgolj v ozkem kanalu. Otočje je bilo sicer v sedemdesetih letih dvajsetega stoletja okupirano tudi s strani Egipta (Enteshami in Murphy 2011).

3.5 Tiranska ožina

Tiranska vrata so 13 kilometrov široka morska ožina med Sinajskim in Arabskim polotokom, ki povezuje Rdeče morje na jugu z Akabskim zalivom na severu. V ožini se nahajata dva otoka, večji Tiran in manjši otok Sanafir, oba pripadata Egiptu. Ožina ima izjemen pomen predvsem za Izrael in Jordanijo, saj omogoča dostop do pristanišč Akaba in Eilat. Plovba je možna zgolj med Sinajskim polotokom in otokom Tiran (Baržič 2010).

3.6 Rdeče morje

Rdeče morje leži med afriško in azijsko celino ter ločuje Arabski polotok od afriške celine. Morje v dolžino meri 1900 kilometrov, v najširšem delu pa je široko 306 kilometrov. Že pred izgradnjo Sueškega prekopa je bilo Rdeče morje pomembno v pomorski trgovini, njegov pomen pa se je še povečal po odkritjih velikih količin nafte v regiji. Poleg velikih zalog nafte se v Rdečem morju nahajajo tudi večje količine različnih kovin, kot so cink, baker, zlato, srebro, kobalt in kadmij (Al-Anazi 2001).

Rdeče morje ima izjemen pomen za svetovno preskrbo z energenti, predvsem z nafto. Tam se namreč nahaja nekaj izjemno pomembnih pristanišč, kamor se stekajo naftovodi iz Arabskega zaliva. Savdska Arabija je zaradi napetosti z Iranom in velike odvisnosti od Hormuške ožine zgradila več plinovodov in naftovodov, ki plin in nafto transportirajo iz obal Arabskega zaliva na obale Rdečega morja.

- I. Savdska Arabija ima tri glavne pomorske terminale za izvoz nafte, od tega sta dva v Arabskem zalivu. Največji terminal Ras Tanura ima zmogljivost 3,4 milijona sodčkov na dan, drugi največji Ras al-Ju'aymah, pa ima zmogljivost 3 milijone sodčkov na dan. Yanbu je z zmogljivostjo 1,3 milijona sodčkov na dan največji Savdski naftni terminal v Rdečem morju. Poleg Yanbuja je izjemno pomembno Savdsko pristanišče v Rdečem

morju tudi Jeddah. Savdska Arabija ima na obalah Rdečega morja postavljenih tudi več rafinerij. V Yanbujju so tri, prva z zmogljivostjo 250 tisoč sodčkov na dan, ostali dve pa imata dnevno zmogljivost 400 tisoč sodčkov. Pomembna rafinerija z zmogljivostjo 400 tisoč sodčkov na dan se nahaja tudi v obalnem mestu Rabigh. Poleg teh rafinerij je v izgradnji še nova rafinerija s predvideno zmogljivostjo 400 tisoč sodov dnevno v mestu Jazan, ob meji z Jemnom. (US Energy Information Administration: Country Analysis Brief: Saudi Arabia 2014).

Poleg Savdske Arabije, ki preko Rdečega morja izvažata velik del nafte ter Egipta, ima zaradi Sueškega prekopa Rdeče morje izjemen pomen tudi za ostale države, ki ležijo ob njem.

- II. Izrael ima zgolj eno rdečemorsko pristanišče – Eilat. Nahaja se na skrajnem severu Akabskega zaliva. Pristanišče je za izraelsko trgovino pomembno predvsem zaradi pretovora avtomobilov, saj kar 50 odstotkov vseh uvoženih avtomobilov v Izrael vstopi preko pristanišča Eilat. Na drugi strani je Eilat pomemben za izvoz izraelskih fosfatov in kalijevega klorida na Daljni vzhod. Lega luke Eilat je za Izrael pomembna predvsem zaradi trgovinske menjave z Vzhodno Azijo, saj ta predstavlja 20 odstotkov vse izraelske zunanje trgovine (TASC Consulting & Capital 2011).
- III. Jordanija ima podobno kot Izrael zgolj eno rdečemorsko pristanišče, in sicer Aqaba, ki leži poleg izraelske luke Eilat. Aqaba predstavlja pomembno luko za oskrbo Jordanije in tudi zalednih trgov, predvsem Sirije in Libanona (Enteshami in Murphy 2011). Jordanija je leta 2000 pričela z izgradnjo posebne gospodarske cone na obali Rdečega morja, kar vključuje tudi obnovo in razširitev pristanišča Aqaba. Zmogljivost pristanišča se je tako povečala na 1,3 milijone kontejnerjev TEU². Zaradi vojne v Siriji in Iraku se je v letu 2014 pretovor v Aqabi zmanjšal za 25 odstotkov (The Wordfolio 2015a).
- IV. Egipt ima na obalah Rdečega morja tri pomembne luke: Al Ghadaqah, Bur Safajah in Suez. Kljub vsemu je stabilnost celotnega Rdečega morja in še posebej južnega dela ob ožini Bab el Mandeb strateškega pomena za Egipt predvsem zaradi Sueškega

² TEU je 6,1 metrov (20 čevljev) dolg in 2,44 metra širok univerzalni kontejner, višina se razlikuje od 1,3 do 2,9 metra, najpogostejša je 2,59 metrov.

prekopa, ki predstavlja pomemben vir egiptovskih državnih prihodkov (Lossow in Roll 2015).

- V. Rdeče morje ima izjemen pomen tudi za Sudan. Ta ima na obalah Rdečega morja dve luki: Port Sudan in Sawakin. Sudanski pristanišči sta pomembni tudi za oskrbo zalednih trgov, predvsem Etiopije, saj se ta v zadnjih letih preusmerja na sudanska pristanišča. Etiopija je namreč do sedaj kar 90 odstotkov blaga uvozila preko Džibutija (CMA CGM 2015). Najpomembnejše sudansko pristanišče je Port Sudan, preko katerega je bilo leta 2014 v Sudan uvoženo za 7,5 milijarde ameriških dolarjev, izvoženo pa za 4 milijarde ameriških dolarjev blaga. Najpomembnejši del pristanišča je naftni terminal z rafinerijo, kjer pretovarjajo predvsem nafto, načrpano v Južnem Sudanu (The Wordfolio 2015b). Port Sudan ima pomembno vlogo tudi za Iran, saj ga uporablja kot primarno pristanišče v Rdečem morju. Preko pristanišča Port Sudan naj bi Iran v Afriko uvažal orožje, ki ga nato preko Egipta pretihotapijo do gibanja Hamas v Gazi (McAnenny 2014).
- VI. Eritreja ima v Rdečem morju dve pomembni pristanišči: Massawa in Assab. Glede na lokacijo Eritreje, ki se razteza vzdolž obal Rdečega morja in s tem zapira dostop Etiopije do morja, bi sklepali, da so eritrejska pristanišča izjemno pomembna tudi za pretovor blaga, ki je namenjen v Etiopijo. Toda zaradi pretekle vojne med tema dvema državama Etiopija ne uporablja eritrejskih pristanišč in vse svoje blago pretovori preko džibutijskih luk. Etiopija je pristanišče Assab uporabljala med letoma 1991 in 1997. Po letu 1998 pa je Etiopija prenehala uporabljati to pristanišče, zaradi česar je pretovor upadel za 48 odstotkov (Madote 2013).

3.7 Sueški prekop

Vodni prekopi, ki so povezovali Rdeče morje s Sredozemljem, so obstajali že v šestem stoletju pred našim štetjem³. Toda prekop, kot ga poznamo danes, se je pričel graditi leta 1859

³ Faraon Necho II. je že v šestem stoletju pred našim štetjem pričel s kopanjem prekopa, ki je povezoval Rdeče morje ter reko Nil. Kasneje je prav tako v šestem stoletju pred našim štetjem, v času perzijske invazije na Egipt, perzijski kralj Darej I. Veliki ukazal dokončanje prekopa. V času Ptolomejske dinastije (od 305 pr.n.št. do 30 pr.n.št) prekop ni bil vzdrževan in je propadel. Prekop je bil ponovno izkopen v času Rimskega vladarja Trajana, ki je vladal med 28. januarjem 98 našega štetja in 9. avgustom 117 (Olukoya 2008, 525).

(Olukoya 2008, 525). Sueški prekop je gradilo mednarodno podjetje Sueški kanal (*Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*), ki ga je ustanovil Francoz Ferdinand de Lesseps. Egipt je s podjetjem Sueški kanal podpisal izjemno neugodno pogodbo, ki je določala, da bo prekop 99 let po otvoritvi v upravljanju mednarodnega podjetja Sueški kanal, po preteku tega roka pa bo prenesen na egiptovsko vlado. Poleg tega je pogodba določala, da je 15 odstotkov dobička, ki ga bo ustvarjal Sueški prekop, last egiptovske vlade, ostalih 85 odstotkov pa je last mednarodnega podjetja Sueški kanal. Ker je Egipt potreboval finančna sredstva za dokončanje prekopa, se je močno zadolžil, posledično pa je bil leta 1875 prisiljen prodati 44 odstotkov deleža lastništva v podjetju Sueški kanal. Za relativno majhno vsoto, 4 milijone funtov, je 44 odstotkov delež kupila britanska vlada (Olukoya 2008, 526 – 529).

Z vzponom arabskega nacionalizma je predsednik Gamal Abdel Nasser na četrto obletnico egiptovske revolucije 26. julija 1956 nacionaliziral Sueški prekop. Kot odgovor na nacionalizacijo so Velika Britanija, Francija in Izrael pričeli z vojaškimi napadi na Egipt. Izraelska vojska je na Sinaj vkorakala 29. oktobra 1956, medtem ko so francoska in britanska letala pričela z zračnimi napadi 31. oktobra 1956. Nasser je v času Sueške krize ustavil tranzit skozi Sueški prekop, da bi s tem omejil oskrbo Evrope z nafto (Olukoya 2008, 531–533).

Prekop je bil zaprt šest mesecev in sicer med novembrom 1956 in aprilom 1957. Po končanju Sueške krize so v Organizaciji Združenih narodov (OZN) pripravili poročilo o posledicah polletnega zaprtja prekopa. V svoji analizi je OZN leta 1957 ugotovil, da bi se stroški pomorskega transporta v primeru zaprtja Sueškega prekopa letno povečali za 600 milijonov ameriških dolarjev (The Economic Weekly, 1957).

Sueški prekop je bil drugič zaprt kar osem let. Zaprli so ga petega junija 1967, ko se je pričela šestdnevna vojna med Egiptom, Sirijo, Jordanijo ter Izraelom, ponovno pa so ga odprli petega junija 1975 (State Information Service, 2014).

Sueški prekop ima danes izjemen gospodarski pomen za Egipt, saj predstavlja tretji največji vir državnih prihodkov (Kenyon 2008). V zadnjih letih so prihodki od Sueškega prekopa za

Egipt še toliko bolj pomembni, saj so se prihodki Egipta od turizma v zadnjih letih zaradi varnostnih groženj precej zmanjšali⁴ (Ayyub 2014).

Povprečna pristojbina za ladjo, ki prečka Sueški prekop, je leta 2009 znašala 250.000 ameriških dolarjev. Zaradi visokih pristojbin se je del ladjarjev v preteklosti že odločil za plovbo okoli afriške celine, saj je bila ta zaradi takratnih nižjih cen goriva cenovno ugodnejša (Wasser 2009). Egipt pristojbine za prečkanje Sueškega prekopa neprestano povečuje, nazadnje so jih povišali prvega maja 2013, ko so se zvišale za dva do pet odstotkov. Da bi se ladjarjem namesto plačevanja dragih stroškov za prečkanje Sueza izplačalo pluti okoli afriške celine bi morale cene goriva pasti pod 390 ameriških dolarjev za tono (Saul in Alsharif 2013). Danes (24. novembra 2015) znaša cena tone goriva 570 ameriških dolarjev (Bunkerworld.com 2015). Glede na podatke družbe Suez Canal Authority so prihodki družbe leta 2014 znašali 5,456 milijarde ameriških dolarjev, prekop pa je prečkalo 17.148 ladij, kar pomeni, da je vsaka ladja v povprečju plačala 318.000 ameriških dolarjev (Suez Canal Authority 2015d).

Za plovbo skozi Sueški prekop veljajo določene omejitve. Ultra veliki tankerji (*Ultra Large Crude Carriers - ULCC*) ne morejo prečkati Sueza, enako velja tudi za polno naložene zelo velike tankerje (*Very Large Crude Carriers - VLCC*⁵). Skozi Sueški prekop lahko plujejo ladje, ki ne presegajo 20,1 metrov globine ugreza in niso višje od 68 metrov (Suez Canal Authority 2014c).

Avgusta 2014 je egiptovski predsednik Abdel Fatah Al-Sisi napovedal gradnjo novega vzporednega prekopa, ki je bil dokončan izjemno hitro in slavnostno odprt šestega avgusta 2015. Celoten projekt je bil vreden 8,5 milijard ameriških dolarjev. Egipčani so v enem letu izkopal nov vzporedni kanal v dolžini 72 kilometrov ter poglobili in razširili obstoječ prekop. Nov prekop naj bi skrajšal plovbo skozi prekop s sedanjih 18 ur na 11 ur ter tudi čakalni čas za vplutje v kanal. Z novim kanalom želijo oblasti do leta 2023 povečati dnevno število ladij

⁴ Po revoluciji leta 2011 in nasilju, ki je sledilo, se je število turistov, ki so obiskali Egipt, precej znižalo. Leta 2010 je Egipt obiskalo 14,7 milijona turistov in s tem je Egipt ustvaril 12,5 milijard ameriških dolarjev prihodkov. Leta 2013 pa je Egipt obiskalo 9,5 milijonov turistov, ki so ustvarili 5,9 milijarde ameriških dolarjev prihodkov. Turizem je izjemno pomemben sektor za Egipt, saj je na vrhuncu zaposloval kar 12 odstotkov egiptovske delovne sile ter ustvarjal 11 odstotkov BDP (Ragab 2014).

⁵ Ultra Large Crude Carriers - ULCC in Very Large Crude Carriers – VLCC so največji tankerji na svetu, ki imajo nosilnost tudi več kot 250.000 ton. Tankerji tega razreda lahko prevažajo tudi do 320.000 kubičnih metrov nafte. Zaradi velikosti imajo tudi veliko omejitev, saj polno naloženi ne morejo vpluti v določena pristanišča, prav tako pa ne morejo uporabljati tudi nekaterih prekopov (Maritime connector 2015).

iz sedanjih 49 na 97. Poleg tega načrtujejo, da bodo z novim prekopom povečali letne prihodke družbe, ki upravlja s prekopom, s sedanjih pet milijard ameriških dolarjev na 13,2 milijarde ameriških dolarjev do leta 2023 (Kingsley, 2014).

Dokončanje novega Sueškega prekopa je pozitivno predvsem za ladjarje, vendar pa to ne bo bistveno vplivalo na nekatera pristanišča, med njimi tudi ne na Luko Koper (Tekavec, 2015). V Luko Koper menijo, da nov Sueški prekop, vsaj na kratek rok, ne bo bistveno povečal števila ladij oziroma pretovora. V Luko Koper prav tako ne pričakujejo, da bi se bistveno skrajšal čas plovbe med Azijo in Evropo oziroma Koprom. Skupni tranzitni čas za kontejnersko ladjo, ki pluje med Korejo in Koprom, je od 25 do 30 dni, zato nekaj ur krajša plovba ne pomeni bistvene časovne prednosti (prav tam).

4 Geostrateški pomen Vzhodnoafriške plovne poti

4.1 Časovni vidik

Vzhodnoafriška plovna pot je v svetovnem merilu pomembna predvsem zaradi geostrateške lege, saj plovba preko Sueškega prekopa izjemno skrajša plovno pot med pomembnimi svetovnimi lukami. To dejstvo je pomembno predvsem zaradi stroškov plovbe, saj krajša plovna pot predstavlja tudi nižje stroške transporta in posledično cenejše dobrine za končne kupce.

Plovna pot med savdskim pristaniščem Ras Tanura in New Yorkom bi bila brez Sueškega prekopa dolga 11.794 navtičnih milj. Toda ob plovbi skozi Sueški prekop se pot skrajša za 3.513 navtičnih milj oziroma 30 odstotkov (glej tabelo 4.1). Sueški prekop plovno pot najbolj skrajša med tistimi pristanišči, ki se nahajajo v bližini prekopa, kar je vidno pri plovbi med pristaniščem Jeddah v Rdečem morju in mediteranskim pristaniščem Pirej. Brez Sueškega prekopa bi bila plovba med tema pristaniščema dolga 11.207 navtičnih milj, toda z uporabo prekopa se plovna pot skrajša na 1.320 navtičnih milj, kar predstavlja 88 odstotkov krajšo plovno pot (glej sliko 4.1). Nekoliko manjši so prihranki v dolžini plovne poti med tistimi pristanišči, ki so bolj oddaljena od prekopa. Plovna pot med pristaniščema Tokio in Rotterdam brez uporabe Sueškega prekopa je dolga 14.507 navtičnih milj, ob plovbi preko Sueškega prekopa pa bi se plovna pot skrajšala za 23 odstotkov in bi znašala 11.192 navtičnih milj (glej sliko 4.2).

Tabela 4.1: Prikaz dolžine plovnih poti v primeru plovbe skozi Sueški prekop

Iz	Do	Razdalja (navtične milje)		Prihranek poti skozi Suez	
		Skozi Sueški prekop	Okoli afriške celine	Navtične milje	Odstotki
Ras Tanura	Constanza	4 144	12 094	7 950	66
	Lavera	4 684	10 783	6 099	57
	Rotterdam	6 436	11 169	4 733	42
	New York	8 281	11 794	3 513	30
Jeddah	Pirej	1 320	11 207	9 887	88
	Rotterdam	6 337	10 743	4 406	41
Tokio	Rotterdam	11 192	14 507	3 315	23
Singapur	Rotterdam	8 288	11 755	3 647	29

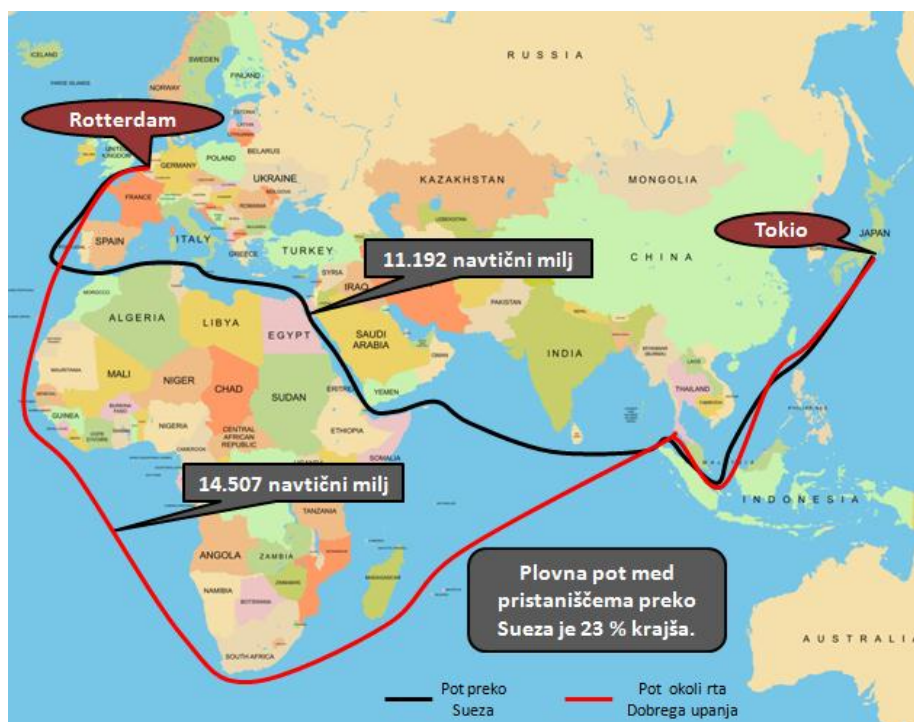
Vir: Suez Canal Authority (2010b).

Slika 4.1: Prikaz plovni poti med pristaniščema Pirej in Jeddah preko Sueškega prekopa in okoli Rta dobrega upanja



Vir: prirejeno po Vectorworldmap (2015) in Suez Canal Authority (2010b).

Slika 4.2: Prikaz plovni poti med pristaniščema Tokio in Rotterdam preko Sueškega prekopa in okoli Rta dobrega upanja



Vir: prirejeno po Vectorworldmap (2015) in Suez Canal Authority (2010b).

4.2 Obseg tranzita preko Sueza

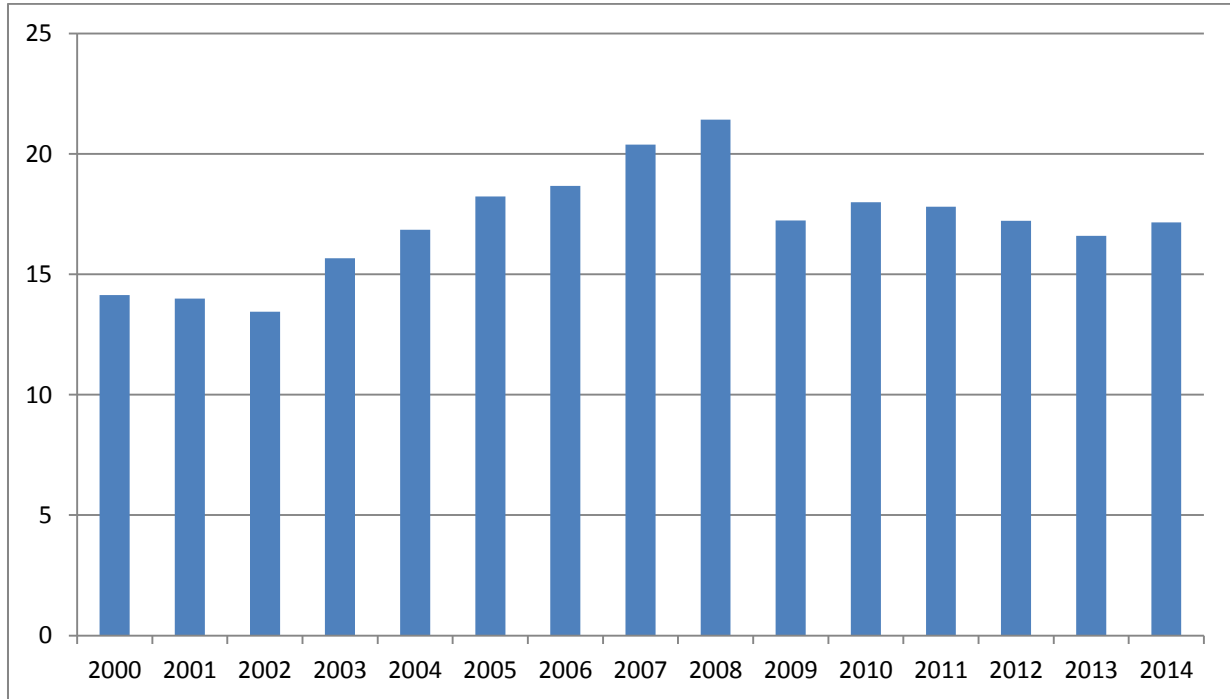
Na obseg pomorske trgovine vpliva izjemno veliko dejavnikov, med katerimi so ključnega pomena razmere v svetovnem gospodarstvu. V času gospodarske rasti se obseg trgovine povečuje, medtem, ko se v obdobjih gospodarske recesije praviloma zmanjšuje. To lahko opazimo tudi iz spodnjih dveh grafov (glej grafa 4.1 in 4.2). Od leta 2002 do leta 2008 se je obseg tranzita vseskozi povečeval in vrhunec dosegel leta 2008, tik pred izbruhom svetovne gospodarske krize. Leta 2009 je sledil velik upad v obsegu tranzita, ki ni bil zgolj posledica svetovne gospodarske krize, temveč tudi odločitve Organizacije držav izvoznic nafte (OPEC), da zmanjša količino načrpane nafte in s tem ohranja visoke cene nafte. Število ladij, ki so leta 2009 prečkale prekop, je bilo za 19,5 odstotkov nižje kot leta 2008, medtem ko se je obseg tovara v enakem obdobju zmanjšal za 19,3 odstotka. Med vsemi vrstami tovara je bil največji upad zabeležen pri transportu nafte in naftnih derivatov. Tranzit nafte leta 2009 je bil namreč za 26 odstotkov nižji kot leta 2008, medtem je tranzit kontejnerjev upadel za 10 odstotkov (Suez Canal Authority 2015d).

Spodnja grafa prikazujeta število ladij ter tonažo tovara, ki je prečkal Sueški prekop, zato bi predpostavljali, da bosta grafa simetrična oziroma zelo podobna. Toda med grafoma lahko po letu 2008 opazimo večja odstopanja. Število ladij, ki so leta 2010 prečkale prekop, je bilo za 4,3 odstotka večje kot leta 2009. Toda na drugi strani je bilo leta 2010 preko Sueškega prekopa prepeljanega za 13,3 odstotka več tovara kot leta 2009. Prav tako lahko opazimo, da se je število ladij, ki so prečkale prekop, od leta 2010 do leta 2013 vseskozi zmanjševalo, kar pa ne drži za obseg pretovora, ki se je v enakem obdobju povečal za 7,5 odstotka (Suez Canal Authority 2015d). Razloge za takšen razkorak gre iskati predvsem v večjih ladjah, ki so jih pričeli uporabljati ladjarji. Večje ladje namreč omogočajo cenejši transport. Poleg stroškovnega vidika pa so se ladjarji verjetno za večje ladje odločali tudi zaradi piratskih napadov, ki so v tistem obdobju ogrožali predvsem plovno pot skozi Adenski zaliv. Ladje so namreč potrebovale oboroženo spremstvo, zato je bilo bolj smotrno, da se čim več tovara prepelje s čim manj ladjami in na takšen način zniža stroške varovanja.

Velika večina tovara, ki prečka prekop, sicer predstavljajo kontejnerji. Ti so leta 2014 predstavljali 52,8 odstotkov vsega tovara, ki je prečkal prekop, nafta in ostali naftni derivati pa so predstavljal 20 odstotkov vsega tovara. Poleg kontejnerjev in naftnih derivatov, ki skupaj predstavljajo okoli 70 odstotkov celotnega tranzita, pomemben tovor predstavljajo tudi

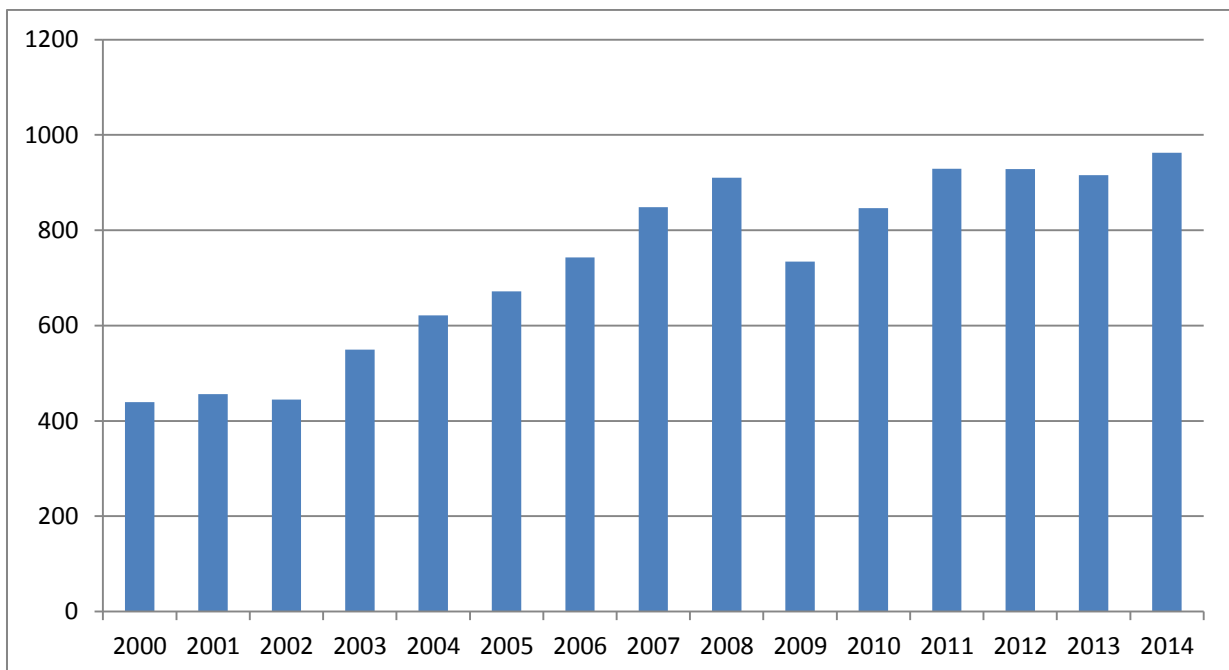
žita (4,8 odstotkov vsega tranzita) ter rude in kovine (4 odstotke vsega tranzita) (Suez Canal Authority 2015d).

Graf 4.1: Število ladij, ki letno prečkajo Sueški prekop (v 1000)



Vir: Suez Canal Authority (2015e).

Graf 4.2: Letna tonaža skozi Sueški prekop prepeljanega tovora (v milijonih ton)



Vir: Suez Canal Authority (2015e).

4.3 Pomen Vzhodnoafriške plovne poti za trgovanje z nafto in naftnimi derivati

Po morju se prepelje več kot dve tretjini svetovne trgovine, izražene v denarju, in več kot 95 odstotkov trgovine, izražene v tonaži. Skozi Sueški prekop poteka 8 odstotkov svetovne trgovine in kar 22 odstotkov vsega azijskega izvoza (Minyanville, 2011). Svetovni trgi z energenti so odvisni od zanesljivih transportnih poti. V primeru, da bi bil tranzit skozi določeno ožino ustavljen, četudi začasno, bi to pomenilo občuten dvig cene energentov. Ob tem je potrebno omeniti, da so tankerji najbolj ranljivi za napade teroristov in piratov ravno v času plovbe skozi ožine. Po klasifikaciji Ameriške energetske informacijske uprave (*U.S. Energy Information Administration*) na svetu obstaja sedem strateško pomembnih ožin (*oil chokepoints*⁶) za trgovino z nafto. Te ožine so Hormuška, Malaška, Bab el Mandeb, Danska ožina, Turška ožina, Panamski prekop ter Sueški prekop. Izmed teh sedmih strateško pomembnih ožin se dve (Bab el Mandeb in Sueški prekop) nahajata na Vzhodnoafriški plovni poti (U.S. Energy Information Administration, 2014b).

Sueški prekop predstavlja strateško tranzitno pot za nafto in zemeljski plin iz Perzijskega zaliva, ki je namenjen v Evropo in Severno Ameriko. Leta 2012 je Sueški prekop prečkalo 7 odstotkov vse svetovne pomorske trgovine z nafto in 13 odstotkov vse svetovne pomorske trgovine z utekočinjenim zemeljskim plinom (U.S. Energy Information Administration 2013a).

Tranzit nafte preko Sueza poteka v obe smeri, torej tako z juga proti severu kot tudi obratno. Leta 2014 je Sueški prekop prečkalo 178 milijonov ton nafte in naftnih derivatov. Od tega je bilo 57,3 odstotkov nafte in naftnih derivatov prepeljanih iz juga proti severu, preostalih 42,7 odstotkov pa iz Mediteranskega morja proti Indijskemu oceanu. Če upoštevamo samo podatke za surovo nafto, ki je leta 2014 prečkala Suez, ugotovimo, da je kar 79,3 odstotkov surove nafte potovalo proti Mediteranskemu morju in zgolj 20,7 odstotkov proti Indijskemu oceanu (Suez Canal Authority 2015d). Od tega je nafta načrpana v Savdski Arabiji, Iraku, Iranu, Kuvajtu, Združenih Arabskih Emiratih, Omanu, Katarju in Bahrajnu predstavljala 79 odstotkov vse nafte, ki je prečkala Suez v smeri proti severu. Največji uvoznik te nafte so bile

⁶ U.S. Energy Information Administration definira strateško pomembne ožine za trgovanje z nafto (*oil chokepoints*) kot ozek kanal vzdolž pomembnih naftnih poti. Nekatere ožine so tako ozke, da predstavljajo omejitve za velike ladje. Ožine so kritični deli globalne energetske varnosti (U.S. Energy Information Administration, 2014b).

evropske države z 68 odstotki ter ZDA s 16 odstotki (U.S. Energy Information Administration, 2014b).

Poleg Sueškega prekopa poteka velik del naftnega tranzita tudi po naftovodu SUMED. Gre za 320 kilometrov dolg naftovod, ki poteka podobno kot Sueški prekop od Rdečega do Sredozemskega morja. Naftovod sestavljata dva vzporedna voda s skupno zmogljivostjo 2,34 milijonov sodčkov nafte na dan. Naftovod je v lasti družbe Arab Petroleum Pipeline Co, slednja pa je v lasti egiptovske družbe General Petroleum Corporation (50 odstotni lastnik). Savdska družba Aramco in International Petroleum Investment Company iz Abu Dabija imata 15 odstotni delež, preostali deleži pa so v lasti številnih kuvajtskih podjetij (Ayyub, 2014).

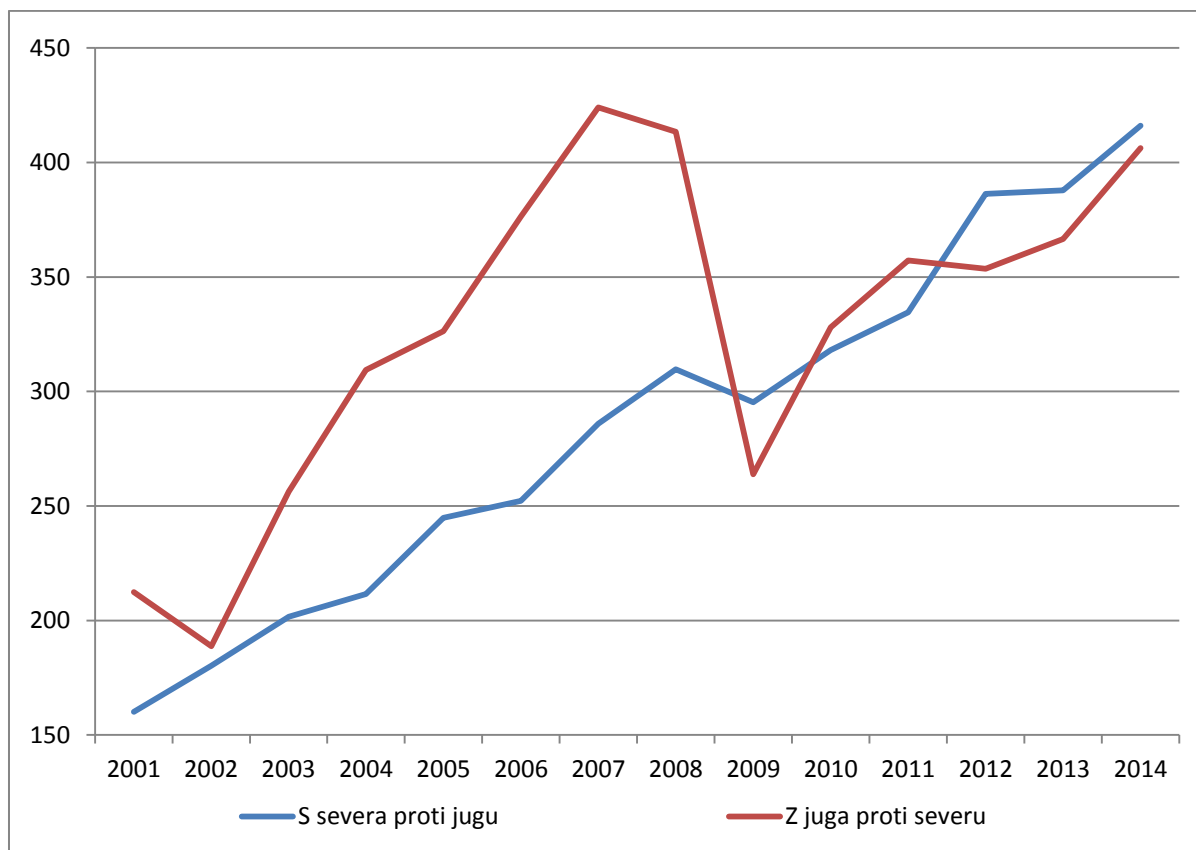
4.4 Smeri plovbe tovora

Podatki podjetja Suez Canal Authority, ki upravlja s prekopom, kažejo, da so količine prepeljanega tovora v smeri iz Indijskega oceana proti Mediteranu skoraj enako velike kot količine tovora, ki potuje s severa proti jugu (glej graf 4.3). Leta 2014 je skupna količina tovora s severa proti jugu znašala 416 milijonov ton, kar je bilo 7,3 odstotke več kot leta 2013. Na drugi strani je preko Sueza proti Mediteranu potovalo 406 milijona ton tovora, kar je bilo za 10,8 odstotkov več kot leta 2013. Iz spodnjega grafa lahko razberemo, da je bil v preteklosti obseg tovora, ki je potoval proti severu, mnogo večji kot tisti, ki je iz Mediteranskega morja plul proti Rdečemu morju. Toda svetovna gospodarska kriza je v primerjavi z evropskim izvozom veliko bolj prizadela azijskega. Modra krivulja, ki predstavlja tranzit preko Sueškega prekopa v smeri proti jugu, je namreč leta 2009 zabeležila mnogo manjši padec kot pa rdeča, ki predstavlja obseg tranzita preko Sueškega prekopa, ki potuje proti severu (Suez Canal Authority 2015f).

Podatek, da je bil evropski izvoz in z njim tudi slovenski v času krize malo prizadet v primerjavi z azijskim, je pozitiven, še posebej za izvozno usmerjena gospodarstva, kakršno je tudi slovensko. Toda na drugi strani velik upad azijskega izvoza slabo vpliva na poslovanje Luke Koper. Koprsko pristanišče namreč skoraj 70 odstotkov pretovora ustvari z raztovarjanjem tovora, ki je uvoženo v Evropo, in zgolj 30 odstotkov pretovora predstavlja evropski izvoz (Luka Koper 2015c). Zato je za Luko Koper in ostala mediteranska pristanišča izjemno ugodno, da se obseg tovora, ki preko Sueškega prekopa pluje proti severu, vse od leta

2009 povečuje in bo verjetno v nekaj letih ponovno večji od obsega tovora, ki preko Sueškega prekopa potuje proti jugu.

Graf 4.3: Obseg tovora preko Sueškega prekopa skozi leta glede na smer (v 1000 tonah)



Vir: Suez Canal Authority (2015d).

Vzhodnoafriška plovna pot je izjemno pomembna za Evropo, saj kar 90 odstotkov vsega tovora, ki preko Sueza potuje proti Mediteranskemu morju, konča v Evropi (glej tabelo 4.2). Tretjina vsega tovora konča v severnoevropskih in zahodnoevropskih lukah, v sredozemskih pristaniščih pa konča kar 56,3 odstotkov vsega tovora, ki iz Indijskega oceana pluje proti Mediteranskemu morju. Od vsega tovora, ki preko Sueškega prekopa vpluje v Mediteransko morje, je 19,2 odstotka raztovorjenega v severnem Mediteranu, kjer leži tudi Luka Koper. Sueški prekop je precej manj pomemben za Severno Ameriko, saj ta celina predstavlja končno destinacijo za zgolj slabih 10 odstotkov tovora, ki preko Sueškega prekopa pluje proti severu. Izjemno majhen delež tovora konča tudi v baltskih in črnomoških pristaniščih (Suez Canal Authority 2015d).

Tabela 4.2: Tovor na poti proti severu leta 2014 (iz Indijskega oceana v Mediteransko morje)

Destinacija tovora	Tonaža tovora v 1000 tonah	% vsega pretovora skozi Sueški prekop, proti severu
Severna in zahodna Evropa	122.722	30,2 %
Severni Mediteran	78.055	19,2 %
Vzhodni in Jugovzhodni Mediteran	103.497	25,5 %
Zahodni in jugozahodni Mediteran	47.260	11,6 %
Črno morje	3.639	0,9 %
Amerika	39.429	9,7 %
Baltik	488	0,1 %
Ostalo	11.206	2,8 %
Skupaj	406.296	100 %

Vir: Suez Canal Authority (2015d).

Tovor, ki skozi Suez pluje proti Evropi, izvira predvsem iz Jugovzhodne Azije. Leta 2014 je od tam prišlo 161 milijona ton tovora, kar je predstavljalo 39,7 odstotkov vsega tranzita skozi Suez, ki je potoval proti severu. Ob tem velja izpostaviti tudi izjemno hitro rast tovora, ki izvira iz Jugovzhodne Azije, saj se je med letoma 2001 in 2014 obseg tega tovora povečal za 41 odstotkov. V enakem obdobju se je še bolj povečal obseg tovora, ki izvira v Arabskem zalivu in je nato preko Sueškega prekopa plul proti Mediteranskemu morju. Od leta 2001 do leta 2014 se je obseg tega tovora povečal za 63,5 odstotkov. Tovor, naložen v Arabskem zalivu, ki je nato prečkal Sueški prekop, je leta 2014 znašal 137 milijona ton, kar je predstavljalo 33,8 odstotkov vsega tranzita skozi Sueški prekop, ki je potoval proti severu (Suez Canal Authority 2015d).

Od vsega tovora, ki skozi Sueški prekop potuje proti jugu, konča 28 odstotkov v Jugovzhodni Aziji (glej tabelo 4.3). Če seštejemo vse dele Azije, ugotovimo, da v Aziji raztovorijo kar 73,9 odstotkov vsega tovora, ki preko Sueza pripluje v Indijski ocean. Veliko nižji so deleži tovora, ki je namenjen v Avstralijo, saj tam konča manj kot pol odstotka vsega tranzita, ki preko prekopa pluje proti jugu. Izjemno majhen je tudi delež tovora, ki konča v Afriki, saj tak tovor predstavlja zgolj en odstotek vsega tranzita, ki pluje proti jugu. Ob tem pa preseneča podatek, da kar četrtina vsega tovora, ki preko Sueškega prekopa pluje proti jugu, konča v Rdečem morju. Velika večina tega tovora je raztovorjenega v Sudanu in Savdski Arabiji (Suez Canal Authority 2015d).

Tabela 4.3: Tovor s severa proti jugu leta 2014 (iz Mediterana proti Indijskemu oceanu)

Destinacija	Tonaža tovora v 1000 tonah	% vsega pretovora skozi Sueški prekop proti jugu
Jugovzhodna Azija	117,383	28,2 %
Arabski zaliv	83,748	20,1 %
Rdeče morje	102,291	24,6 %
Daljni vzhod	64,104	15,4 %
Južna Azija	42,403	10,2 %
Vzhodna Afrika in Adenski zaliv	4,361	1 %
Avstralija	1,758	0,4 %
Skupaj	416,048	100 %

Vir: Suez Canal Authority (2015d).

Največji del tovora, ki preko Sueškega prekopa potuje proti jugu, je natovorjenega v mediteranskih lukah, takega tovora je namreč kar 44 odstotkov. Izmed mediteranskih območij je največ tovora natovorjenega v severnomediteranskih lukah, in sicer 19 odstotkov vsega tovora, ki nato preko Sueza pluje proti Indijskemu oceanu. Velik del tovora izvira tudi v severni in zahodni Evropi, od tam prihaja 24,9 odstotkov tovora, ter Črnega morja, od koder prihaja 18,8 odstotkov tovora. Manjši del tovora, ki prečka Sueški prekop je naložen tudi v Ameriki (6,7 odstotka) in Baltskem morju (2,6 odstotka) (Suez Canal Authority 2015d).

5 Analiza ključnih virov ogrožanja

Pri analiziranju varnostnih groženj Vzhodnoafriške plovne poti je potrebno analizirati celotno plovno pot in ne zgolj določenega dela, kot je na primer Adenski zaliv. V primeru Vzhodnoafriške plovne poti je potrebno zaobjeti Adenski zaliv, ožino Bab el Mandeb, Rdeče morje in tudi Sueški prekop. Na različnih delih plovne poti se namreč pojavljajo različni viri ogrožanja.

V Adenskem zalivu plovno pot ogrožajo pirati, v zadnjem letu pa vse bolj tudi oboroženi spopadi ter naraščanje terorističnih aktivnosti v Jemnu. Grožnje plovni poti, ki so značilne za Adenski zaliv, se pojavljajo tudi v južnem delu Rdečega morja ter ob ožini Bab el Mandeb. Najsevernejši del Vzhodnoafriške plovne poti predstavlja Sueški prekop. Tudi plovbo preko prekopa ogroža več dejavnikov, med katerimi je glavni terorizem, ki je vse bolj prisoten na Sinajskem polotoku. Poleg terorizma je Egipt zaradi arabske pomladi še vedno precej razdeljen, zaradi česar se še vedno pojavljajo resna nasprotja med prebivalstvom, ki bi lahko v najslabši možnosti pripeljala tudi do državljanske vojne.

Zgoraj naštetе grožnje se lahko stopnjujejo v primeru neustreznega reševanja. Pomembno je poudariti, da nobena izmed držav, ki se nahajajo v regiji, nima ne sredstev ne primernih strategij za preprečevanje ali odziv na te varnostne izzive (M. Shelala 2014, 4-5).

Mednarodna skupnost se zaveda pomena plovne poti in vsi najpomembnejši igralci imajo v regiji svoje interese. EU ima velik interes za stabilnost v regiji predvsem zaradi plovne poti, pa tudi zaradi širjenja terorizma, ki ogroža tudi samo EU. Med članicami EU imata še poseben interes za razmere v Jemnu Velika Britanija in Francija (Zanderholm 2014). Velika Britanija je z Jemnom zgodovinsko povezana, saj Jemen predstavlja nekdanjo kolonijo, Francija pa ima v Jemnu predvsem interes na področju črpanja nafte. Stabilnost regije je ključna tudi za ZDA v njihovi vojni proti terorizmu ter tudi za Kitajsko, saj je varnost plovne poti ključna za izvoz kitajskih produktov v Evropo, prav tako pa je stabilnost regije izjemno pomembna za uvoz energentov na Kitajsko (prav tam).

Poleg nedržavnih akterjev (pirati in teroristi) izbrano plovno pot ogrožajo tudi nekatere meddržavne napetosti, ki so predvsem posledica ozemeljskih sporov. Takšni spori obstajajo med Eritrejo in Jemnom zaradi nadzora nad strateško pomembnim otočjem Haniš; med

Eritrejo in Džibutijem in nenazadnje med Izraelom in okoliškimi arabskimi državami. Klub zavedanju, da lahko ti spori močno vplivajo na varnostne razmere v regiji in s tem tudi na varnost ladijskega prometa na Vzhodnoafriški plovni poti, se bom v magistrski nalogi osredotočil predvsem na nedržavne akterje.

Na tem mestu je potrebno omeniti tudi podnebno segrevanje, ki v tej magistrski nalogi prav tako ne bo analizirano. V primeru, da se bodo stalili ledeniki v severnem morju, bo to namreč pomenilo izjemno veliko spremembo pomorskega prometa in bo močno spremenilo geopolitične centre moči. Veliko ladjarjev že sedaj dodatno usposablja svoje častnike in poveljnike za navigacijo v ledu. Z uporabo plovne poti preko Severnega morja bi se plovba med azijskimi in evropskimi pristanišči precej skrajšala in bi bila za okoli 4.000 navtičnih milj krajša od te preko Sueškega prekopa (Švetak 2013).

5.1 Piratstvo

5.1.1 Vzroki za razvoj piratstva

Kot posledica katastrofalnih ekonomskih in družbenih razmer v Somaliji se je precej prebivalcev Somalije, živečih ob Adenskem zalivu, priključilo piratstvu, saj je to omogočalo velik zaslužek. Zaradi dolgotrajne državljanske vojne velja Somalija za neuspešno državo, ki že od leta 1991 nima osrednje oblasti (M. Shelala 2014, 41). Wilson (Wilson v Osei-Tutu 2011) meni, da se piratstvo pojavi ravno v takšnih revnih državah, kjer osrednje oblasti ni, oziroma je ta šibka. To vsekakor drži tudi za Somalijo, kjer je 63 odstotkov prebivalcev mlajših od 24 let, zaradi slabih življenjskih razmer pa je pričakovana življenjska doba Somalijcev zgolj 51 let. Somalija je glede na BDP na prebivalca med vsemi državami, ki mejijo na Indijski ocean, najrevnejša, sicer pa je peta najrevnejša država na svetu. Brezposelnost med mladimi Somalijci znaša okoli 66 odstotkov, 75 odstotkov somalijskih družin pa živi z manj kot dvema ameriškima dolarjema na dan (prav tam).

Waldo (2009) trdi, da leži velik del krivde za pojav piratstva v Somaliji tudi v mednarodni skupnosti. Velike tuje ribiške družbe so namreč izkoristile državljansko vojno in nestabilnost ter polovile ogromne količine rib v somalijskih teritorialnih vodah. Po podatkih organizacije High Seas Task Force (HSTF) so tuja ribiška podjetja ob obalah Subsaharske Afrike z nezakonitim ribolovom letno ustvarile med štirimi in devetimi milijardami ameriških dolarjev prihodkov. Ker Somalija ni nadzirala svojih teritorialnih voda, so tuje ribiške ladje prevzele

nadzor nad 3.300 kilometri obale. Po ocenah HSTF je vsako leto v somalijskih vodah nezakonito lovilo okoli 700 tujih ladij, ki so lovile predvsem dražje vrste rib in ostalih morskimi živali, kot so globokomorske kozice, jastogi, tune in morski psi. Poleg tega so tuje ladje v somalijskih vodah izpuščale strupene snovi, kar je povzročilo okoljske in zdravstvene težave ter predvsem pomanjkanje rib za somalijske ribiče. Glavni razlog za odlaganje odpadnih snovi v somalijske vode je bila cena. Leta 2009 so evropske države plačevale 2,5 ameriškega dolarja za tono odpadnih snovi, ki so jih odvrkli v somalijskih vodah, medtem ko bi bil strošek varnega skladiščenja tone odpadnih snovi v Evropi 250 ameriških dolarjev (prav tam).

Pomemben razlog za razmah piratstva v Somaliji je tudi dejstvo, da gre za precej donosen posel. V Somaliji je zakonodaja zaradi neobstoja osrednje oblasti šibka in posledično je ta država varno zatočišče za pirate. Sprva so odkupnine za ladje znašale med 10.000 in 100.000 ameriških dolarjev, vendar se je ta vsota nato precej dvignila in že leta 2008 je povprečna odkupnina za ladjo znašala med 1,5 milijona in 3,5 milijona ameriških dolarjev. Z večjimi zaslužki so se tudi pirati vse bolj opremljali in iskali nove načine delovanja. Do leta 2007 so delovali predvsem ob obalah južne Somalije in okoli glavnega mesta Mogadiš, toda po letu 2008 so postali aktivni tudi v Adenskem zalivu. Tam je namreč veliko več ladij, poleg tega pa so te ladje precej vrednejše, saj gre za tankerje in velike kontejnerske ladje. Postopoma se je izboljševala tudi oprema, ki so jo uporabljali pirati, pričeli so uporabljati navigacijske sisteme in satelitske telefone. S tem so postali tudi resna mednarodna grožnja, predvsem za mednarodno trgovino, in posledično so bile v Adenskem zalivu oblikovane pomorske vojaške operacije (Osei-Tutu, 2011).

5.1.2 Število piratskih napadov

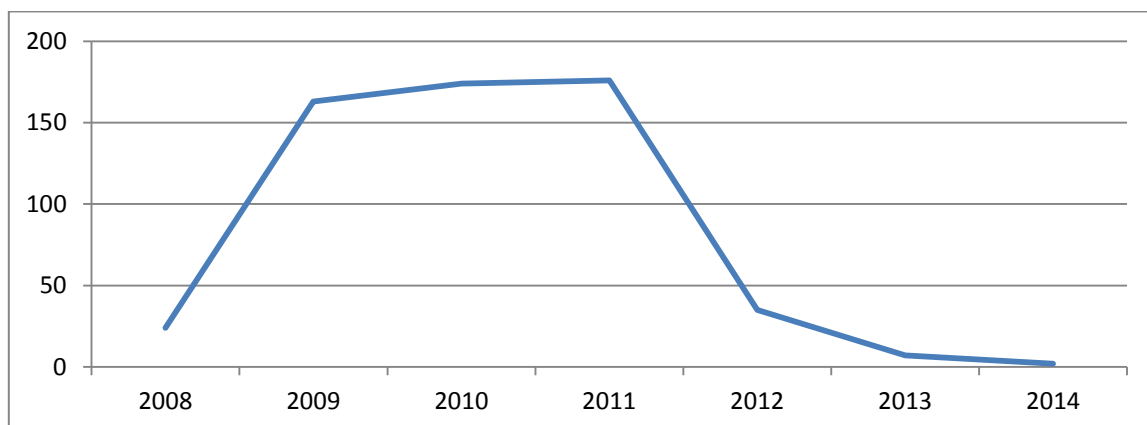
Mednarodna pomorska organizacija je že leta 2005 pričela opozarjati na problematiko vse večjega števila piratskih napadov v vzhodni Afriki. Marca 2006 je predsedujoči Varnostnega Sveta OZN pozval države, ki imajo pomorske in letalske zmogljivosti v bližini Somalije, naj bodo pozorne na morebitne piratske dejavnosti, ter naj zaščitijo ladje, še posebej tiste, ki prevažajo humanitarno pomoč. S tem se je povečala pozornost mednarodne skupnosti in v letu 2006 je bilo za polovico manj napadov kot leta 2005. Kljub temu je število napadov leta 2007 ponovno doseglo nov vrh. To je prisililo mednarodno skupnost v nove ukrepe, ki so bili potrebni za zaščito humanitarnih ladij. Svetovni program za hrano je namreč zagotavljal hrano

za milijon Somalijcev. Zgolj v prvi polovici leta 2007 sta bili zajeti dve ladji s humanitarno pomočjo, en član posadke pa je bil ubit (Nováky 2012). Zaradi tega je bil Svetovni program za hrano soočen z resnimi težavami pri dostavi hrane, saj je kar 80 odstotkov pomoči prišlo po morju. Petega julija 2007 sta generalni sekretar Mednarodne pomorske organizacije Efthimios E. Mitropoulos in direktor Svetovnega programa za hrano Josette Sheeran pozvala mednarodno skupnost, da vzpostavi mednarodno akcijo z namenom boja proti piratom v Adenskem zalivu (prav tam).

Dokončno pozornost mednarodne skupnosti so pirati dosegli novembra 2008, ko so zajeli tanker Sirius Star. Ta je prevažal dva milijona sodčkov nafte v vrednosti 100 milijonov ameriških dolarjev. Tanker je bil zajet 450 navtičnih milj od obale in ravno to je dokončno prebudilo mednarodno skupnost, saj je spoznala, da so ogrožene ključne pomorske poti. Po 51 dneh so pirati tanker Sirius Star skupaj z 25 pomorščaki izpustili v zameno za tri milijone ameriških dolarjev odkupnine (Maritime Foundation 2009).

Delež napadov, ki so bili izvedeni s strani somalijskih piratov, se je v zadnjih letih močno zmanjšal (glej graf 5.1), k temu so največ pripomogle pomorske misije, ki so jih številne države in mednarodne organizacije izvajale z namenom boja proti piratom. Po podatkih EU je bilo največ napadov v Adenskem zalivu zabeleženih leta 2011, in sicer 176. Od leta 2011 je število napadov drastično upadlo in leta 2014 sta bila zabeležena samo dva napada v Adenskem zalivu (EU Navfor Somalia 2015). Glede na poročilo Mednarodnega pomorskega biroja (*International Maritime Bureau*) v prvi polovici leta 2015 ni zabeleženih napadov, ki bi jih izvedli somalijski pirati (Southgate 2015).

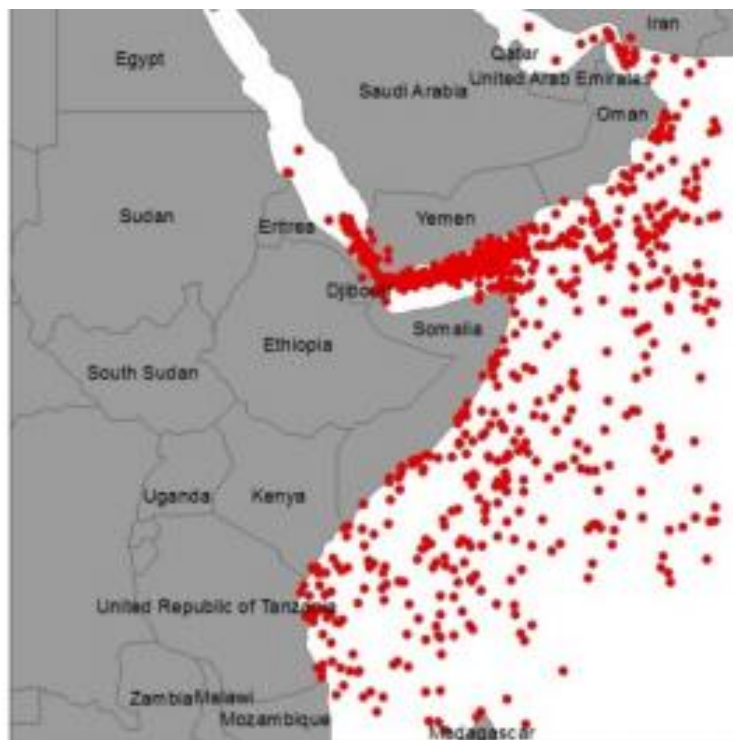
Graf 5.1: Število piratskih napadov v Adenskem zalivu po letih.



Vir: EU Navfor Somalia (2015).

Pri piratskih napadih je potrebno poudariti, da se v to statistiko štejejo vsi poskusi napadov (glej sliko 5.1), in ne zgolj tisti, ki so bili uspešno izpeljani. Leta 2011, ko je bilo napadov največ, je bilo zajetih 25 ladij. Pirati v Adenskem zalivu so samo z odkupninami v letu 2011 zaslužili 135 milijonov ameriških dolarjev (Thompson 2015). Med letoma 2005 in 2012 je bilo v Adenskem zalivu sicer zajetih 149 ladij za katere je bilo piratom izplačanih za med 315 do 385 milijonov ameriških dolarjev odkupnin (World Bank 2012).

Slika 5.1: Prikaz piratskih napadov med letoma 1993 in 2014



Vir: MPELD (2015).

5.1.3 Posledice piratskih napadov na pomorski promet

Natančnih in splošno sprejetih podatkov o tem, kako so pirati v Adenskem zalivu vplivali na obseg prometa skozi Vzhodnoafriško plovno pot in posledično na Sueški prekop, ni. Egipčanske oblasti in predstavniki podjetja Suez Canal Authority so trdili, da se obseg tranzita preko Sueza ni zmanjšal zaradi piratov, temveč zaradi globalne gospodarske krize (Eagle World News 2009).

Na drugi strani se pojavlja več različnih ocen o tem, koliko odstotkov ladij se je zaradi piratskih napadov odločilo za plovbo okoli afriške celine namesto skozi Sueški prekop. Po podatkih poročila o gospodarski škodi, ki jo povzročajo somalijski pirati (*Economic Cost of*

Somalian Piracy), naj bi okoli 10 odstotkov ladij, ki bi sicer plule preko Sueškega prekopa, izbralo alternativno pot okoli afriške celine ter se s tem izognilo piratskim napadom (Conway 2014). Na drugi strani so raziskovalci Burlando, Cristea in M. Lee (2015) iz Univerze v Oregonu v svoji analizi gospodarskih posledic piratstva v Adenskem zalivu ugotovili, da se je obseg tovora, ki je prečkal Sueški prekop med letoma 2000 in 2010, zaradi piratskih napadov letno zmanjšal za 4,1 odstotka (prav tam).

Podatki OZN pa kažejo, da se je obseg tranzita preko Sueškega prekopa v letih, ko je bila povprečna medletna rast števila piratskih napadov 48 odstotkov, na letni ravni zmanjšal za 1,9 odstotka. Na vrhuncu piratskih napadov se je obseg pomorskega prometa na letni ravni zmanjšal za 5,4 odstotka (Voccia 2015).

Daljša plovna pot okoli afriške celine je ladjarjem prinesla dodatne stroške. Zaradi izogibanja plovbi skozi Adenski zaliv so dodatni stroški leta 2010 znašali med 2,3 in 3 milijardami ameriških dolarjev, leta 2013 pa so se ti stroški znižali na 290,5 milijona ameriških dolarjev, saj piratska aktivnost ni več tako močno prisotna (M. Shelala 2014, 48-49). Ameriška nevladna organizacija Oceans Beyond Piracy je izračunala, da so vsi letni stroški, ki so jih povzročili somalijski pirati, leta 2012 znašali okoli šest milijard ameriških dolarjev, leta 2013 pa 3,2 milijardi ameriških dolarjev (Voccia 2015). Leta 2014 je Svetovna banka opravila analizo gospodarske škode, ki so jo v preteklosti povzročili somalijski pirati, in ugotovila, da je svetovno gospodarstvo zaradi piratov utrpelo za 18 milijard ameriških dolarjev gospodarske škode (Security Against Pirates 2014). Po ocenah organizacije STIMSON bi se stroški ladijskih prevoznikov na leto povečali za 7,5 milijard ameriških dolarjev, če bi se tretjino tovora zaradi izogibanja Adenskemu zalivu prepeljalo okoli Rta dobrega upanja. Ti stroški bi se na koncu verjetno prenesli na končne kupce (Michelin in Passarelli 2014).

Plovba okoli Rta dobrega upanja namreč plovbo med Azijo in Evropo podaljša za dodatnih osem do deset dni in tako traja med 35 in 44 dni. Poleg daljše plovbe Švetak (2013) navaja tudi ostale dejavnike, ki podražijo plovbo okoli Afrike. Poleg porabe goriva, maziv, olja in ostalih sredstev za delovanje ladij je potrebno upoštevati tudi verigo komercialnih členov, v katero uvrščamo poznejšo predajo tovora, možnost poškodbe tovora na ladji, ki so lahko posledica napake na ventilaciji ali pa tudi same mehanske poškodbe zaradi vibracij ali trenja. Pri plovbi okoli Rta dobrega upanja je potrebno v obzir vzeti tudi slabe vremenske razmere, ki lahko upočasnijo plovbo in povzročijo zamudo v predaji tovora. V tem primeru je potrebno k

stroškom plovbe vključiti tudi morebitno plačilo zamude, garancije, plačilo stroškov izvedencev in odvetnikov, analizo vzorcev ter morebitne kasnejše tožbe (prav tam).

Po izračunih Švetaka (2013) bi bila plovba okoli Afrike samo iz naslova porabe goriva ladje precej dražja. Ladja porabi dnevno okoli 50 megaton težkega goriva. Cena ene megatone težkega goriva znaša 653 ameriških dolarjev, kar za deset dni znaša 326.500 ameriških dolarjev. Ob tem ladja na dan v povprečju porabi še okoli 2,5 megatone dizelskega goriva. Ena megatona dizelskega goriva znaša 980 ameriških dolarjev, kar pomeni še dodatnih 24.500 ameriških dolarjev za desetdnevno plovbo. Desetdnevna daljša plovba okoli afriške celine je torej zgolj zaradi goriva dražja za 351.000 ameriških dolarjev. Toda ob tem je potrebno upoštevati tudi stroške plovbe skozi Sueški prekop. Za tranzit ladje s tonažo nad 46.000 tonami znašajo stroški tranzita okoli 300.000 ameriških dolarjev. Kljub plačilu tranzita bi se za omenjeno plovbo še vedno bolj izplačalo uporabiti Sueški prekop, saj bi v tem primeru zgolj na gorivu privarčevali 51.000 ameriških dolarjev (prav tam).

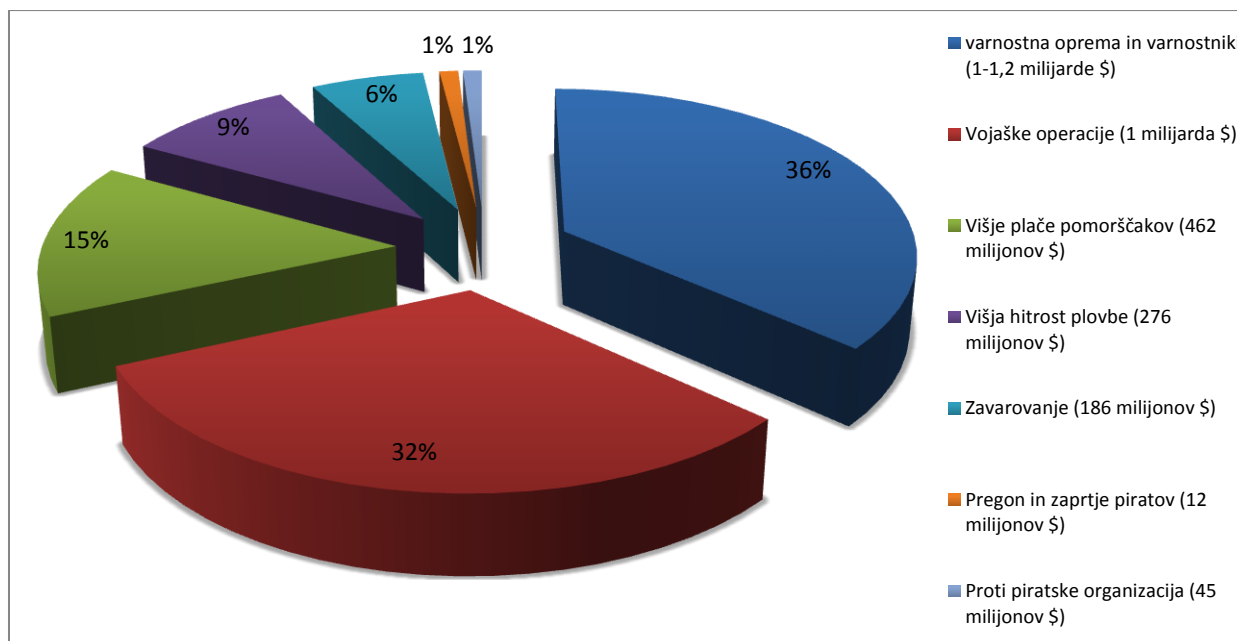
Tudi tiste ladje, ki bi ob povečani piratski nevarnosti plule skozi Adenski zaliv, bi imele večje stroške. Zavarovalne premije ob povečani piratski nevarnosti so se namreč povečale za 40-krat in so znašale 20.000 ameriških dolarjev na ladjo. Ko pirati niso ogrožali ladij, so zavarovalne premije znašale zgolj okoli 500 ameriških dolarjev za ladjo (Michelin in Passarelli 2014). Po oceni fundacije One Earth Future so zavarovalne premije za ladje, ki so v letih 2009 in 2010, torej na vrhuncu piratskih napadov, plule skozi Adenski zaliv, znašale 4,69 milijarde ameriških dolarjev, medtem ko so leta 2012 te premije, zaradi znižanja števila piratskih napadov upadle na 550 milijonov ameriških dolarjev (M. Shelala 2014, 48-49).

Poleg višjih zavarovalnih premij bi ladje ob plutju v vodah, ki jih ogrožajo pirati na krovu, potrebovale tudi oboroženo spremstvo. Cena licenciranih varnostnikov, ki so se pridružili članom posadke, je leta 2008 znašala 60.000 ameriških dolarjev za eno plovbo. Ladjarji pa so na ladje nameščali tudi zvočne opozorilne naprave, s katerimi so odganjali pirate. Namestitev takšnih naprav je stala med 20.000 in 30.000 ameriških dolarjev (Monie 2009).

Kljub temu, da se je število napadov v Adenskem zalivu močno zmanjšalo, pa je piratstvo še vedno prisotno ob obalah Somalije. Po podatkih fundacije One Earth Future (One Earth Future Foundation 2014) stroške, ki jih krijejo ladjarji ter države, ki sodelujejo v vojaških

operacijah proti piratom, sestavljajo zavarovanja, stroški vojaških operacij, stroški zaradi hitrejših plovbe, itd. (glej graf 5.2) (prav tam).

Graf 5.2: Razdelitev stroškov, povzročenih zaradi somalijskih piratov v Adenskem zalivu v letu 2013



Vir: One Earth Future Foundation (2014).

5.1.4 Protipiratske operacije

Varnostni Svet OZN je zaradi piratskih napadov sprejel več resolucij, ki so bile podlaga za napotitev mednarodnih vojaških ladij v Adenski zaliv (Loverdou 2014). Resolucija Varnostnega Sveta OZN 1816, ki je bila sprejeta junija 2008, poziva države članice OZN, da pošljejo svoje ladje in letala na območja, kjer delujejo pirati. Resolucije Varnostnega Sveta OZN so bile podlaga za mednarodne pomorske sile, da izvajajo protipiratske akcije v somalijskih vodah. Te resolucije so bile sprejete v soglasju s somalijsko tranzicijsko federativno vlado. Leta 2009 je bila ustanovljena multilateralna skupina za boj proti piratstvu ob obalah Somalije (*A multilateral Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia - CGPCS*), katere namen je bila koordinacija različnih akcij (Trávnicek 2012). V operacijah proti piratom v Adenskem zalivu je sodelovalo (oziroma še vedno sodeluje) preko 30 držav in organizacij, med njimi tudi ZDA, Kitajska, Ruska Federacija, Indija, Iran, Japonska, NATO in EU. Ustanovljene so bile številne ločene mednarodne vojaške akcije, nekatere države pa so delovale povsem ločeno in se niso povezovale z ostalimi državami (Erickson in Strange 2013).

Zveza NATO je oktobra 2008 pričela z operacijo Allied Provider, katere glavni namen je bila zaščita ladij, ki so dovažala humanitarno pomoč in hrano v Somalijo. Operacija je bila zgolj začasna in je bila ustanovljena na prošnjo generalnega sekretarja OZN. Marca 2009 je NATO pričel z novo operacijo imenovano Allied Protector, vendar je potekala zgolj do avgusta 2009, ko jo je nadomestila operacija Ocean Shield. EU je osmega decembra 2008 ustanovila pomorsko operacijo Atalanta, da bi nadomestila NATO operacijo Allied Provider. Namen Atalante je zaščita plovil, ki v okviru Svetovnega programa za hrano dovažajo človekoljubno pomoč razseljenim osebam v Somaliji, varovanje ladij, ki plujejo vzdolž somalijske obale, ter odvrčanje, preprečevanje in zatiranje piratstva oziroma oboroženega morskega ropanja pred obalami Somalije (Weitz 2009).

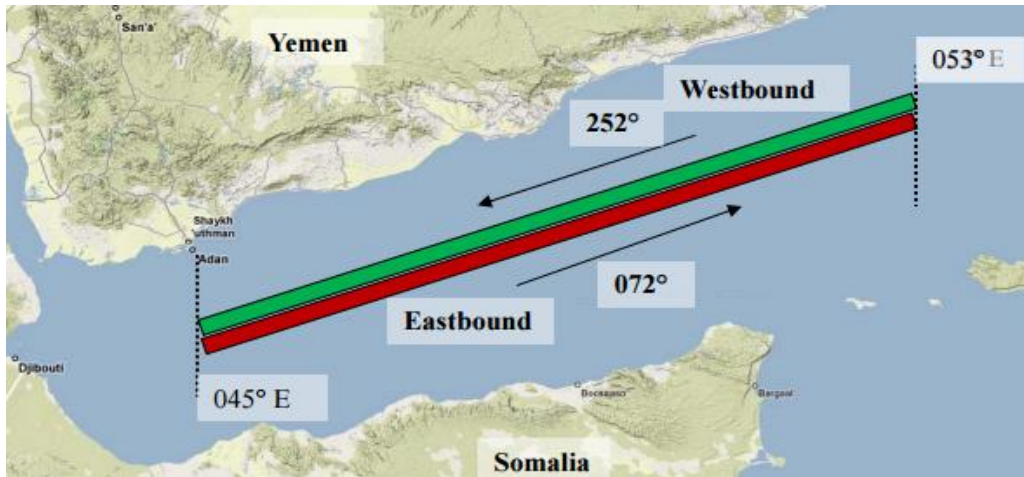
Svoje sile so v Adenski zaliv poslale tudi ZDA. Te so delovale v okviru operacije Combined Task Force 150 (CTF-150), ki je bila vzpostavljena že po terorističnem napadu 11. septembra 2001. V operaciji CTF-150 so poleg ZDA sodelovale še, Kanada, Danska, Francija, Japonska, Nemčija, Velika Britanija, Avstralija, Italija, Indija, Malezija, Nizozemska, Nova Zelandija, Portugalska, Singapur, Španija, Tajska in Turčija. Januarja 2009 je osrednje ameriško pomorsko poveljstvo (NAVCENT) ustanovilo novo operacijo CTF-151. Glavna razlika med CTF-150 in CTF-151 je v tem, da je CTF-151 namenjena boju proti piratom in ne zgolj varovanju ladij (Weitz 2009).

Operacije proti piratom v Adenskem zalivu so pomembne tudi zaradi tega, ker so se tu prvič močno angažirale tudi hitro rastoče države, kot sta Indija in Kitajska. Prav tako je svoje ladje poslala tudi Ruska Federacija. Leta 2008 je Kitajska v Adenski zaliv poslala tri ladje. To je bilo prvič v novejši zgodovini, da je Kitajska poslala svoje ladje izven njenih teritorialnih voda. Razlogi za napotitev vojaških ladij so bili predvsem ekonomski. Pomorska pot, ki poteka skozi Adenski zaliv je namreč ključna za izvoz kitajskega blaga v Evropo. Tudi Indija je svoje ladje v boj proti piratom napotila že leta 2008 (Trávnicek 2012).

Somalijski pirati delujejo na območju velikem 2,5 milijona kvadratnih kilometrov. Njihovi napadi se ne pojavljajo samo v Adenskem zalivu, temveč tudi v južnem delu Rdečega morja ter Arabskem in Omanskem zalivu (Herbert-Burns 2011). Zaradi izjemno velike površine, na kateri prihaja do napadov, so države, ki so v Adenski zaliv poslale svoje ladje, oblikovale

poseben koridor⁷ (glej sliko 5.2), s čimer so izboljšale varnost ladij ter optimizirale koordinacijo in varovanje koridorja. Koridor je dolg 560 navtičnih milj in je razdeljen v več segmentov. Vsaka misija varuje svoj sektor koridorja (Randrianantenaina 2013).

Slika 5.2: Prikaz plovnega koridorja v Adenskem zalivu



Vir: Randrianantenaina (2013).

Avtorji poročila *The State of maritime Piracy 2013* sicer ugotavljajo, da grožnja piratskih napadov v Adenskem zalivu še ni preteklost, kljub temu da je število napadov močno upadlo. Vzroki, ki so privedli do piratstva, so namreč še vedno prisotni. V Somaliji je še vedno prisotna revščina, visoka brezposelnost ter nedelujoča osrednja oblast. Po mnenju organizacije One Earth Future Foundation (2014) bi morali za dolgoročno izkoreninjenje piratstva v Somaliji odpraviti vzroke, ki so privedli do nastanka piratstva, in ne zgolj napotiti vojaške ladje, ki bodo nadzorovala morje in preganjale pirate. Ker so vojaške ladje v Adenskem zalivu uspele število napadov omejiti, so nekatere organizacije že pričele razmišljati o umiku vojaških ladij. Prva pomorska operacija EU je bila podaljšana in naj bi se zaključila konec leta 2016 (prav tam).

Da je potrebno ostati osredotočen na Somalijo, menijo tudi v Mednarodnem pomorskem uradu, kjer prav tako menijo, da piratstvo še ni izkoreninjeno. Vzroki in ljudje, ki so sodelovali v piratskih napadih, so po njihovem mnenju še vedno prisotni in imajo še vedno opremo in znanje, s katerimi lahko napadajo ladje. Zaskrbljenost nad morebitnimi ukinitvami

⁷ Koridor, imenovan Maritime Security Patrol Area (MSPA), je bil ustanovljen 22. avgusta 2008 s strani US Navy Central Command (CENTCOM). Kljub temu, da so koridor veskozi nadzirale ladje NATO in EU, so pirate vseeno tudi znotraj koridorja izvedli nekaj napadov (Michel in Passarelli 2014).

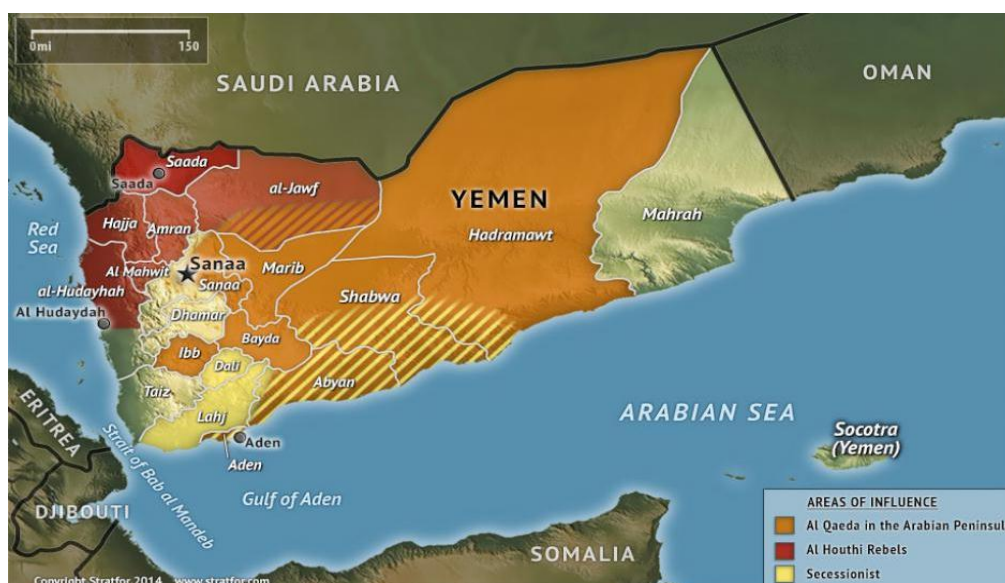
določenih vojaških operacij v Adenskem zalivu skrbi tudi generalnega sekretarja OZN Ban Ki Muna. Ta meni, da so pirati v Somaliji še vedno prisotni, toda ne izvajajo napadov zaradi prisotnosti tujih vojaških ladij. V primeru, da bi se te vojaške ladje umaknile, bi se število napadov ponovno povečalo (Gornall 2014).

V povezavi s pirati je na tem mestu potrebno omeniti tudi dolgoletno državljansko vojno v Jemnu, saj lahko ta vpliva na ponovni vzpon piratstva. Po podatkih analitskega podjetja IHS (2015) bi lahko razmah jemenske krize povzročil zmanjšanje navzočnosti tujih vojaških ladij v Rdečem morju ter Adenskem zalivu, toda po mnenju podjetja IHS to ne bo privedlo do večjega števila somalijskih piratov (prav tam).

5.2 Nestabilnost Jemna

Kljub združitvi Severnega in Južnega Jemna leta 1990 v enotno in združeno državo, Jemen še danes ostaja izjemno razdeljena država. V času arabske revolucije so se v državi okrepila nasprotja med različnimi frakcijami, ki so pripeljala do konfliktov med različnimi stranmi (glej sliko 5.3). V Jemnu se trenutno proti vladnim silam borijo predvsem Hutiji. Njihov končni cilj je oblikovanje šiitskega zaidskega imamata na severu Jemna. Proti vladi je usmerjeno tudi separatistično gibanje Hiraak, ki zahteva odcepitev od Jemna in razglasitev neodvisne države. V teh varnostno zapletenih razmerah pa je svojo vlogo okrepila tudi teroristična skupina Al Kaida.

Slika 5.3: Razdelitev Jemna



Vir: Stratfor (2014b).

Hutijski uporniki

Vlada Republike Jemen se že več kot desetletje bori proti Hutijem. Hutijski uporniki so se pojavili v 90. letih prejšnjega stoletja kot tolerantna in miroljubna skupina. Skupino je ustanovil Hussein Badreddin al-Houthi, po katerem se skupina tudi imenuje. Hutiji sledijo zaidskemu Islamu, znotraj šiitske veje Islama in so v severnem Jemnu vladali stoletja vse do vojaškega udara leta 1962. Veljajo za zaveznika Irana v njegovih prizadevanjih za večji vpliv v regiji in nasprotujejo Savdski Arabiji. Gibanje je bilo ustanovljeno zaradi politične in ekonomske marginalizacije ter tudi zaradi obrambe zaidске tradicije. Čeprav je bil tudi jemenski predsednik Saleh pripadnik Zaidov se je zavzemal za sunitsko razlago islama, med drugim tudi za salafizem. To je bil vzrok, da so se številni Zaidi, ki živijo predvsem v severni regiji Sada, počutili ogrožene zaradi njihove verske usmerjenosti. Prvi resni spor z jemensko vlado se je zgodil po napadih ZDA na Irak leta 2003. Takrat so namreč Hutiji pričeli protestirati proti invaziji ter izražati protiameriška in protiizraelska sporočila. Predsednik Saleh je zaradi protestov ukazal aretacijo voditeljev gibanja, med njimi tudi al-Houthija. Po tem, ko je jemenska vojska pričela z aretacijami, se je gibanje Hutijev preusmerilo v oborožen boj proti vladi. V teh bojih je bil desetega septembra 2004 ubit Hussein Badreddin al-Houthi. Od leta 2004 pa vse do leta 2010, ko je bil dosežen dogovor o premirju, so med jemensko vojsko in Hutiji potekali oboroženi boji. Spopadi so se ponovno pojavili v času arabske revolucije (Al Batati 2014).

Hiraak

Začetki gibanja Hirrak segajo v leto 1990 in so posledica slabo vodene združitve obeh Jemnov. Veliko težavo je predstavljalo združevanje obeh vojska, saj so bile utemeljene na povsem različnih ideologijah. Prav tako so se številni prebivalci nekdanjega Južnega Jemna po združitvi počutili marginalizirane, kar se je stopnjevalo v državljansko vojno leta 1994. Po vojni je predsednik Saleh upokojil južne vojaške poveljnike ter za poveljnike južnih pokrajin določil poveljnike, ki so prihajali s severa države. Te in številne druge pretekle poteze so še danes razlog za konflikt med obema deloma države. Gibanje Hiraak je vse od leta 2007 protestiralo proti krivicam, ki se godijo prebivalcem Južnega Jemna. Sprva so protestirali predvsem upokojeni vojaki, ki so zahtevali višje pokojnine, kasneje so se gibanju pridružile še ostale skupine. Sčasoma so pričeli protestirati predvsem proti izkoriščanju južnih naravnih bogastev, saj od teh bogastev prebivalci Južnega Jemna niso imeli koristi. Protesti so se stopnjevali do te mere, da so leta 2008 pričeli zahtevati odcepitev od Jemna (Soudias in Transfeld 2014).

Po jemenski revoluciji so se razmere še zaostrile. Pod okriljem OZN se je marca 2013 pričel tranzicijski dialog, ki se je končal v začetku leta 2014. Sporazum določa ustanovitev šestih federativnih regij ter razdelitev sedežev v jemenskem parlamentu, po katerem bo polovica poslancev prihajalo iz severnega, druga polovica pa iz južnega Jemna. Kljub tem določilom gibanje Hiraak še vedno zahteva odcepitev. Ob koncu leta 2014 se je južno odcepitveno gibanje pričelo povezovati s Hutiji. Pojavljajo se ideje o razdelitvi Jemna na dva dela, pri čemer bi severni Jemen nadzirali Hutiji, južni Jemen pa bi ponovno postal samostojna država pod vodstvom nekdanjega predsednika Južnega Jemna, Alija Salem al-Beidh (Madabish 2014).

5.2.1 Terorizem

Jemen do leta 2000, ko je Al Kaida z napadom na ameriški rušilec Cole v jemenskem pristanišču Aden ubila 17 ameriških vojakov, ni bil v središču svetovnega zanimanja. Pozornost mednarodne skupnosti za Jemen se je še povečala po vojaški intervenciji leta 2001 v Afganistan, ko je Al Kaida v Jemnu našla novo zatočišče (Critical Threats Project 2014).

Jemen predstavlja odlično področje za novačenje novih borcev Al Kaide, saj v državi vladata velika revščina in brezposelnost, še posebej med mladimi, ki so za novačenje najbolj dovzetni. Kar 63,1 odstotka jemenskega prebivalstva je mlajšega od 24 let. Jemenski BDP na prebivalca znaša 2.300 ameriških dolarjev, kar je med najnižjimi na svetu (M. Shelala 2014, 41). Poleg tega so številni nekdanji borci, ki so se v preteklosti borili tudi proti Sovjetski zvezi že pred okrepitevijo Al Kaide v Jemnu simpatizirali s to teroristično skupino. Leta 2009 je z združitvijo jemenske in savdske Al Kaide nastala Al Kaida na Arabskem polotoku (glej sliko 5.4), ki trenutno velja za najmočnejšo vejo Al Kaide (Ng 2011). Al Kaida je bila najbolj prisotna v južni jemenski pokrajini Abyan, toda ni povsem nadzirala pokrajine, saj so bile tam prisotne jemenske Osrednje varnostne sile, ki so bile specializirane za protiteroristično bojevanje. V času jemenske revolucije leta 2011 je predsednik Saleh zaradi vse številčnejših protestov odpoklical te protiteroristične enote iz pokrajine Abyan ter jih premestil v glavno mesto, da bi zatrl revolucijo. Po odhodu jemenske vojske je Al Kaida spomladi leta 2011 v pokrajini Abyan razglasila islamski emirat in šeriatsko pravo (prav tam).

Slika 5.4: Prisotnost Al Kaide v regiji



Vir: Congressional Research Service (2014).

Potem ko je oblast v Jemnu prevzel predsednik Hadi, je maja 2012 ob podpori Savdske Arabije in ZDA vojski ukazal zavzetje Al Kaidinih oporišč v pokrajini Abyan. To jim je v dveh mesecih tudi uspelo. Kljub temu, da je jemenska vojska zasedla Al Kaidina oporišča, pa je teroristična skupina še vedno izjemno močna. Pripadniki Al Kaide so se namreč umaknili v višje predele in s posameznimi napadi ogrožajo jemenske varnostne sile (Stratfor 2012a). Al Kaida ima še vedno tudi podporo med določenimi klani v Jemnu. Prebivalci južnega dela so bolj dovzetni za priključitev Al Kaidi tudi zaradi tega, ker prejemajo manjše dohodke od koriščenja nafte kot ljudje, ki so bližje osrednji vladi (Congressional Research Service 2014, 13).

Vodja Al Kaide na Arabskem polotoku je nekdanji Bin Ladinov pomočnik Nasir al Wahyshi, ki je vodja že vse od leta 2007, ko je prevzel Al Kaidino celico v Jemnu. Wahyshi ima izjemno tesne vezi z vodjo globalne mreže Al Kaide Aymanom al Zawahirijem. Leta 2013 je Zawaharij povišal Wahyshija v glavnega načrtovalca globalne mreže Al Kaide, s čimer je Nasir al Wahyshi postal drugi najpomembnejši član teroristične mreže Al Kaida. Poleg bojev z jemensko vlado in Hutiji so Al Kaidini napadi usmerjeni predvsem na zahodne cilje in

savdsko kraljevo družino. Al Kaida je izvedla več napadov na veleposlaništva zahodnih držav v Sani, na jemenska ministrstva ter naftne družbe, ki v Jemnu črpajo nafto. Po podatkih ameriških obveščevalnih služb so glavni vir financiranja Al Kaide na Arabskem polotoku predvsem kraje ter odškodnine za ugrabljene ljudi, medtem ko manjši delež sredstev pridobijo preko donacij (Congressional Research Service 2014, 13-14).

5.2.2 Oboroženi spopad

Arabske revolucije v Tuniziji, Egiptu, Libiji in drugje so spodbudile tudi prebivalce Jemna, da se uprejo svojemu predsedniku, ki je bil na oblasti vse od združitve Jemna leta 1990. Protesti so postajali vse številčnejši in režim je proti protestnikom uporabil tudi strelno orožje. V času revolucije je bilo ubitih okoli 2000 ljudi. Na koncu je predsednik Saleh leta 2011 podpisal sporazum zalivskega kooperacijskega sveta, po katerem je oblast predal podpredsedniku Abd Rabbuh Mansur Hadiju. V času revolucije je vojska izgubila nadzor nad velikim območjem Jemna, ki je prišel pod nadzor Al Kaide in Hutijev (Thiel 2012).

Hutiji so sicer v preteklosti nadzorovali zgolj pokrajino Sada na skrajnem severu delu Jemna, toda v zadnjih letih so zasedli že velik del Jemna. Septembra 2014 so zasedli tudi glavno mesto Sana. Predsednik Hadi je sicer še vedno na oblasti, vendar nima praktično nikakršne oblasti, saj glavno mesto Sana nadzirajo Hutiji. Jemski predsednik je bil tudi izgnan iz države in je državo vodil iz Savdske Arabije vse do novembra 2015, ko se je vrnil v Jemen, v začasno glavno mesto Aden (STA 2015). Končen razplet državljanske vojne je težko predvideti, saj nobena skupina ni dovolj močna, da bi sama nadzirala celotno državo. Kljub temu, da so Hutiji zavzeli glavno mesto, pa kot zgolj četrtina jemenske populacije v sunitskem Jemnu predstavljajo manjšino. Na drugi strani postaja vse močnejša Al Kaida, saj se večinsko sunitsko prebivalstvo ne more več zanašati na vlado, ki praktično ne obstaja več (Spencer 2015).

Ker je Savdska Arabija spoznala, da hutijski uporniki postajajo vse močnejši, je 26. marca 2015 skupaj s koalicijo zalivskih držav (Združeni Arabski Emirati, Bahrajn, Kuvajt, Katar, Egipt, Jordanija, Maroko in Senegal) ter ob podpori ZDA pričela z vojaško intervencijo proti Hutijem. 16. junija 2015 so se pod pokroviteljstvom generalnega sekretarja OZN Ban Ki Muna pričela mirovna pogajanja med jemenskimi uporniki in vlado predsednika Hadija. Cilj pogovorov je bil sklenitev humanitarnega premirja v času ramazana med šiitskimi hutijskimi

uporniki in vladnimi silami, toda do premirja ni prišlo. Le dan po propadu pogovorov je koalicija pod vodstvom Savdske Arabije nadaljevala z zračnimi napadi (Stuster, 2015).

Ko so Hutiji razširili območje pod njihovim nadzorom na zahodni Jemen so prevzeli tudi nadzor na ožino Bab el Mandeb, skozi katero potuje velika večina nafte, načrpane v Savdski Arabiji in ostalih zalivskih državah. Glede na to, kako pomembna je ta ožina za Savdsko Arabijo in tudi Egipt⁸, ni presenetljivo, da je prišlo do intervencije proti Hutijem. Ker Hutije podpira Iran, je zaskrbljenost Savdske Arabije še toliko večja, saj menijo, da bi lahko Iran preko Hutijev oviral plovbo skozi ožino (Salisbury 2014). Da so odnosi med Savdsko Arabijo in Iranom izjemno napeti dokazuje tudi dejstvo, da je Iran po intervenciji koalicije arabskih držav v Adenski zaliv poslal dve vojaški ladji. Ob tem je Savdska Arabija devetega aprila 2015 sporočila, da ne bo dovolila, da bi iranske ladje vplule v jemenske teritorialne vode (DEBKAFfile 2015).

5.2.2 Ogroženost plovne poti

Vojna v Jemnu ima predvsem zaradi izjemne geostrateške lege te države številne mednarodne posledice. Ogrožena je namreč tudi plovna pot skozi ožino Bab el Mandeb. Obstaja veliko različnih oblik, s katerimi se lahko ogrozi plovno pot: postavitve morskih min, piratstvo z majhnimi čolni, zračni napadi itd. Kot primer možnih dogodkov nam lahko služi vojna med Irakom in Iranom leta 1980. Takrat se je v Hormuški ožini odvijala tako imenovana vojna tankerjev, kjer so iranske sile napadale izbrane komercialne ladje ter s tem ovirale pomorsko trgovino (Ryan 2015).

Z vključitvijo koalicije arabskih držav v vojno v Jemnu se pojavljajo tudi dodatna tveganja za plovne poti, ki potekajo mimo obal Jemna. Zaradi večjega števila vojaških ladij, ki so jih arabske države poslale za nadzorovanje jemenskih pristanišč se povečuje možnost motenja plovne poti. Zaradi navzočnosti arabskih držav ter napovedi Irana, da bo v Adenski zaliv napotil svoje vojaške ladje⁹, lahko pride tudi do oboroženih spopadov na morju, kar bi resno ogrozilo varnost plovne poti. Jemenska mornarica sicer ni operativna, Hutijski uporniki pa sploh nimajo sredstev, s katerimi bi se lahko borili na morju. Hutiji bi lahko uporabljali zgolj

⁸ Egiptovski vojaški poveljniki menijo, da Hutiji nimajo ustrezne oborožitve, znanja in števila borcev, da bi lahko nadzirali ožino Bab el Mandeb. Poleg tega je v ožini prisotnih več mednarodnih vojaških ladij, ki so tam prisotne že od leta 2008 zaradi protipiratskih operacij (Mohie 2015).

⁹ Iran je napovedal, da bo v Adenski zaliv napotil vojaške ladje. Egipt je ob začetku intervencije v južno Rdeče morje poslal 4 vojaške ladje za nadzorovanje ožine Bab el Mandeb.

majhne čolne, s katerimi bi napadali vojaške ladje arabske koalicije. V analitskem podjetju IHS ob tem opozarjajo, da bi lahko Hutiji napadali tudi tovarne ladje, ki bi plule mimo Jemenske obale, če Hutijem uspe zavzeti kitajske protiladijske rakete C-801¹⁰, ki so nameščene na jemenskih vojaških ladjah (IHS 2015).

Plovno pot ob obalah Jemna dodatno ovira tudi pomorska blokada, ki jo je koalicija pod vodstvom Savdske Arabije uvedla 13. aprila 2015. S tem želi koalicija onemogočiti iranskim ladjam vplutje v jemenske teritorialne vode z namenom oskrbe hutijskih upornikov. Podobno blokado je koalicija sicer izvedla tudi v zraku, saj so poleg ključnih oporišč Hutijev bombardirali tudi letališča širom Jemna, in to z namenom, da bi Iranu onemogočili dobavo orožja (MS RISK 2015).

Ob začetku vojnih operacij koalicije arabskih držav v Jemnu so svoje ladje v regijo poslale številne države. Večja je tudi prisotnost ameriških ladij, ki nadzorujejo predvsem Hormuško ožino. Vsako ameriško tovorno ladjo v regiji namreč spremlja ameriška vojaška ladja. Navzočnost vojaških ladij nasprotujočih si držav je po mnenju organizacije MS RISK skrb vzbujajoča. MS RISK zato tovarnim ladjam svetuje izogibanje jemenskim pristaniščem ter posvečanje pozornosti vsem vojaškim ladjam, ki se nahajajo v Adenskem zalivu, ožini Bab el Mandeb in tudi južnem delu Rdečega morja. Ob tem opozarjajo tudi na pirate, saj se lahko ti sedaj pretvarjajo za jemenske begunce, ki na majhnih čolnih plujejo iz Jemna proti Somaliji (MS RISK 2015).

Vojna med Hutiji in arabsko koalicijo ustreza tudi Al Kaidi, ki bo želela v teh konfliktnih razmerah še povečati svojo moč. Z utrjevanjem v južnih jemenskih pokrajinah ob obalah Adenskega zaliva tudi Al Kaida pridobiva možnost za izvajanje terorističnih napadov na morju. Izvajanje terorističnih napadov na morju je izpostavil Abu Mus'ab al-Suri, član Al Kaide in pomemben strateg džihadizma. Ta je v svoji knjigi *The Global Islamic Resistance Call* leta 2004 zapisal (Anzinger 2014):

Na svetu je pet pomembnih pomorskih ožin. Štiri izmed njih so v arabskih in muslimanskih državah, peta pa je Panamski prekop in se nahaja v Ameriki. Te ožine

¹⁰ Protiladijske rakete C-801 so druga generacija kitajskih protiladijskih raket. Rakete tega tipa so lahko nameščene na patroljnih čolnih, podmornicah ali rušilcih in se uporabljajo za uničevanje nasprotnikovih ladij. Učinkovit domet raket je do 42 kilometrov, kar pomeni, da bi lahko dosegle tudi ladje, ki plujejo preko ožine Bab el Mandeb (FAS 1999).

so: 1.) Hormuška ožina, vrata perzijske nafte; 2.) Sueški prekop v Egiptu; 3.) ožina Bab el Mandeb med Jemnom in afriško celino; 4.) Gibraltar v Maroku. Večina zahodne ekonomije je v obliki nafte in trgovine odvisna od teh ožin. Skozi te ožine plujejo tudi vojaške ladje, letalonosilke in smrtonosni raketni izstrelki, ki ubijajo naše otroke in ženske. Zapreti moramo te prehode, dokler tuji zavojevalci ne zapustijo naših držav. (prav tam).

Al Kaida podobno kot Hutiji nima zmogljivosti za pomorsko bojevanje, toda iz majhnih čolnov bi lahko izdelali improvizirana eksplozivna sredstva, s katerimi bi napadli tuje ladje. Poleg škode, ki bi bila verjetno majhna, pa bi ti teroristični napadi povzročili precej velike stroške, saj bi ladje ponovno najemale oboroženo spremstvo (IHS 2015).

5.3 Nestabilne razmere v Egiptu kot posledica arabske revolucije

Egipt se je v zadnjih letih korenito spremenil. Tunizijska revolucija, ki se je pričela decembra 2010, je spodbudila tudi upor proti dolgoletnemu egiptovskemu režimu, ki ga je od leta 1981 vodil Hosni Mubarak. Množični protesti so predsednika Hosnija Mubaraka prisilili, da je 11. februarja 2011 odstopil s položaja. Po odstopu Mubaraka so nastale številne nove stranke, ki so se želele udeležiti volitev. Nastajale so tako sekularne kot tudi islamistične stranke, med njimi je Muslimanska bratovščina ustanovila Stranko svobode in pravičnosti. Na volitvah, ki so potekale od novembra 2011 do januarja 2012, so veliko večino glasov v egiptovskem parlamentu dobile ravno islamistične stranke (Stein 2012).

24. junija 2012 je bil za predsednika Egipta izvoljen Mohamed Morsi, prisegel je 30. junija 2012. Po prevzemu oblasti je Muslimanska bratovščina sprejela več ukrepov, ki so med prebivalstvom naleteli na odpor. Sprva so upokojili več najvišjih generalov egiptovske vojske in za obrambnega ministra imenovali generala Abdula Fattah Al-Sisija. 21. novembra 2012 je Morsi izdal odlok, ki mu je zagotavljal uporabo vseh možnih sredstev za zaščito države, s čimer je sprožil proteste med prebivalci Egipta. Nekaj dni za tem je Muslimanska bratovščina predstavila še osnutek nove egiptovske ustave. Predlagana ustava je bila islamistično usmerjena in je dajala Morsiju veliko moči, zaradi česar je izzvala množične proteste. Potem ko je ustavo na referendumu, organiziranem med 15. in 22. decembrom 2012, podprlo 64 odstotkov volivcev (udeležba je bila 33 odstotna), je Morsi 26. decembra 2012 ustavo sprejel (Khalil 2012).

Protesti proti Morsiju in Muslimanski bratovščini so se nadaljevali tudi v letu 2013, vrh pa so dosegli tretjega julija 2013, ko je egiptovska vojska pod poveljstvom poveljnika egiptovske vojske, generala Abdel-Fatah Al-Sisijja, izvedla vojaški udar in odstavila predsednika Morsija. Al-Sisi je razveljavil ustavo, ki je bila sprejeta decembra leta 2012, in za začasnega predsednika Egipta imenoval predsednika vrhovnega sodišča Adlyja Mansourja. V vojaškem udaru so aretirali 300 članov Muslimanske bratovščine, med njimi tudi Morsija. Ob novici, da je vojska prevzela oblast, so v več mestih med privrženci in nasprotniki Muslimanske bratovščine izbruhnili spopadi, v katerih je umrlo več sto ljudi (Kingsley in Chulov 2013). Nova oblast je januarja 2014 uzakonila novo ustavo, ki je bila pred tem potrjena na referendumu. Maja 2014 so potekale predsedniške volitve, na katerih je z veliko večino zmagal Abdel Fattah Al-Sisi, ki je pred tem izstopil iz vojske (Loveluck 2015b).

Egiptovske oblasti trdijo, da arabska revolucija, državni udar in poslabšanje varnostnih razmer med letoma 2011 in 2014 niso imeli vpliva na ladijski promet preko Sueškega prekopa (The Guardian 2013). Toda podatki družbe Suez Canal Authority kažejo, da se je v letu 2013, ko je potekal državni udar, število ladij, ki so prečkale Suez, v primerjavi z letom 2012 zmanjšalo za 6,6 odstotkov. Tranzit z nafto se je zmanjšal za 4,4 odstotke glede na leto 2012 (Ayyub, 2014).

Da je upad verjetno tudi posledica nestabilnih varnostnih razmer, kažejo podatki OZN. Leta 2013 se je namreč obseg globalne pomorske trgovine v primerjavi z letom 2012 povečal za 3,7 odstotkov. In še več, globalni obseg pomorske trgovine neprekinjeno raste od leta 2009 naprej, medtem ko pri Sueškem prekopu ni tako. Med letoma 2011, ko se je pričela egiptovska revolucija, in letom 2013 je globalni obseg pomorske trgovine zrasel za 8 odstotkov. V istem obdobju se je obseg prometa skozi Sueški prekop zmanjšal za 1,5 odstotka (United Nations 2014, 5).

5.3.1 Terorizem

Z vidika varnosti plovne poti je še posebej pomembno dogajanje na Sinajskem polotoku. Sinaj je že pred padcem režima Hosnija Mubaraka februarja 2011 veljal za precej nestabilno območje. Že v času vladavine Mubaraka so se pojavljali oboroženi spopadi med prebivalci Sinaja in Egiptovskimi oboroženimi silami, po revoluciji leta 2011 pa so se varnostne razmere na Sinaju močno poslabšale (Gold 2014). Po vojaškem udaru in odstavitvi predsednika

Morsija, ki je imel na Sinaju veliko podporo, so razmere postale še bolj nestabilne. Pred vojaškim udarom so se namreč številne uporniške skupine borile proti Izraelu, toda po tem, ko je vojska izvedla udar, so uporniške skupine svoje napade usmerile na egiptovske oborožene sile. Sinajske uporniške skupine se povezujejo v različne teroristične mreže in širijo območja njihovega delovanja, teroristične napade pa usmerjajo na plinovode in ladje, ki plujejo skozi Sueški prekop (prav tam).

Na Sinaju deluje več manjših terorističnih skupin, ki se med seboj prepletajo. Najbolj aktivna teroristična skupina na Sinaju je Ansar Bayt al Maqdis (Gold 2014, 7). Skupina naj bi imela manj kot 1000 članov, ki so v preteklosti prevzeli odgovornost za več napadov na Izrael. Med drugim naj bi leta 2013 izvedli atentat na egiptovskega notranjega ministra, januarja 2014 pa naj bi sestrelili egiptovski vojaški helikopter. Teroristična skupina Ansar Bayt al Maqdis se je pojavila šele leta 2011, zato je o njej malo znanega. Trenutno egiptovsko vodstvo trdi, da je skupina povezana z Muslimansko bratovščino ter da jo je ustanovil visoki predstavnik Muslimanske bratovščine Khairat al Shater, toda konkretnih dokazov do sedaj še niso uspeli najti. Med bolj organizirane teroristične skupine na Sinaju spadajo tudi salafistični džihadisti. Po nekaterih ocenah naj bi imeli okoli 5000 privržencev, vodil pa naj bi jih Mohamed al Zawahiri, mlajši brat vodje Al Kaide, Ayman al Zawahiri. Na Sinaju je aktivna tudi teroristična skupina Tawhid wal Jihad. Ta je bila v času Hosnija Mubaraka skorajda uničena, vendar se je ponovno okrepila po revoluciji leta 2011 (Gold 2014, 7 - 10).

V zadnjih letih je več napadov na Sueški prekop izvedla tudi organizacija Al Furqan Brigade, ki naj bi imela zgolj nekaj sto članov. Ti so prevzeli odgovornost za napade z raketometi, ki so bili 29. julija in 31. avgusta 2013 izstreljeni na ladji ob prečkanju Sueškega prekopa. Organizacija sledi Al Kaidini ideologiji in napoveduje nove napade na Sueški prekop, saj je to po njihovem mnenju pomembna pot za prihod »križarjev« v muslimanski svet (Starr 2014).

Med terorističnimi organizacijami na Sinajskem polotoku je prisotna tudi Al Kaida. Avgusta 2011 je Al Kaida na Sinajskem polotoku sporočila, da namerava na Sinaju oblikovati islamski kalifat. Po tej napovedi je egiptovska vojska pričela z operacijo Orel, s katero je želela pregnati salafiste s severnega Sinaja. Vojaška operacija je bila kratkoročno uspešna, saj je zadala določene izgube terorističnim skupinam, zaradi česar se je egiptovska vojska pomaknila nazaj vse do Sueškega prekopa. Petega avgusta 2012 so teroristi napadli bazo

egiptovske vojske in ubili 16 vojakov. Kot odgovor na ta napad je egiptovska vojska izvedla operacijo Orel 2 (Gold 2014).

5.3.2 Ogroženost Sueškega prekopa

Ko govorimo o terorizmu, je potrebno omeniti tudi pomorski terorizem. Primeri pomorskega terorizma so sicer redki, saj predstavljajo manj kot dva odstotka vseh terorističnih napadov na svetu (Delex Maritime Analysis Center 2013, 6). Toda v preteklih letih se je v regiji zgodilo nekaj tovrstnih napadov. Avgusta 2013 je bila ob plutju skozi Sueški prekop napadena kontejnerska ladja COSCO Asia. Teroristi so na ladjo izstrelili več raket, toda ob napadu niti ladja niti tovor nista bila poškodovana (LaGrone 2013). Podoben napad se je zgodil tudi novembra 2014, ko so teroristi napadli patroljni čoln egiptovske mornarice in pri tem ubili več mornarjev (Loveluck 2014a).

Večina napadov na Sueški prekop se je sicer zgodila na severnem delu Sueškega prekopa, med mestoma Ismaila in mediteranskim pristaniščem Said. Gre za 76 kilometrov dolg odsek prekopa, na katerem sta preko Sueškega prekopa zgrajena dva mostova, prav tako pa na tem odseku poteka več trajektnih linij, ki bi jih lahko za napade izkoristili tudi teroristi (M. Shelala 2014, 11).

Pomorski analitični center Delex je identificiral najbolj ogrožene odseke Sueškega prekopa. Med te kritične odseke je poleg železniškega mostu El Ferdan in cestnega mostu Sueški prekop uvrstil tudi predor Ahmed Hamdi, skladišča in nekaj pristanišč, ki se nahajajo ob Sueškem prekopolu. Da so ti odseki za varno plovbo preko prekopa ključni, se zaveda tudi egiptovska oblast, saj so v času revolucije ob največjih nemirih zaprli vse mostove in predore preko Sueškega prekopa (Delex Maritime Analysis Center 2013, 10).

Oba zgoraj omenjena mostova predstavljata potencialno teroristično tarčo, vendar pa bi bilo uspešen napad izjemno težko izvesti. Za zrušitev mostov bi namreč potrebovali velike količine eksploziva, inženirsko znanje in ne nazadnje tudi čas, saj oba mostova vseskozi varujejo egiptovski varnostni organi. Kljub temu, da je verjetnost uspešnega napada na mostove nizka, bi bile posledice uspešnega napada na Sueški prekop izjemno hude. Če bi se del mostu zrušil v prekop, bi to blokiralo Sueški prekop, kar bi povzročilo velike zamude, saj

bi lahko odstranjevanje ruševin trajalo več tednov (Delex Maritime Analysis Center 2013, 11).

Terorističen napad na predor Ahmed Hamdi je verjetnejši od napadov na mostove, saj je veliko slabše varovan. V preteklosti so v predoru že odkrili več tovornjakov, ki so na Sinajski polotok tihotapili eksploziv. Toda eksplozija, ki bi se zgodila v predoru, bi morala biti izjemno močna, da bi poškodovala dno Sueškega prekopa, kar pa je težko doseči. Pomorski analitični center Delex opozarja tudi na nevarnost postavljanja morskih min, predvsem na obeh vstopnih točkah v prekop. Verjetnost takšnega napada je po mnenju centra Delex nizka, bi pa morske mine povzročile veliko škodo in bi močno vplivale na tranzit preko Sueškega prekopa (Delex Maritime Analysis Center 2013, 10–11).

Po napadu na ladjo COSCO Asia se tranzit preko Sueškega prekopa ni zmanjšal, saj se ladjarji niso odločili za plutje preko alternativnih plovnih poti. Toda to bi se verjetno zgodilo, če bi se napadi pojavljali pogosteje. Weidokal (Joc 2013) meni, da bi lahko nadaljnja destabilizacija egiptovskih političnih razmer privedla do destabilizacije širšega območja in ne zgolj Sinaja. To bi lahko precej otežilo zmožnosti egiptovske vojske, da bi nadzirala in varovala Sueški prekop. Weidokal (prav tam) opozarja, da se bodo varnostne razmere na Sinaju verjetno še poslabševale, saj Sinaj meji na Gazo, ki jo vodi Hamasova vlada, ta pa je bila izjemno blizu režimu odstavljenega egiptovskega predsednika Mursija. Zaradi tega Weidokal ne izključuje tudi regionalne vojne (prav tam). Višjo ogroženost plovbe skozi Sueški prekop, ki se je pojavila po padcu Hosnija Mubaraka je prepoznala tudi ameriška Zvezna Komisija za pomorstvo (*Federal Maritime Commission*) ki je poudarila, da je za ladje, ki plujejo iz ZDA v Azijo, boljša alternativa plovba preko Panamskega prekopa kot pa tvegana plovba preko Sueškega prekopa (Kashi 2013).

Egiptovska vojska je sicer v zadnjih letih močno povečala prisotnost ob Sueškem prekopu. S tem je pokazala, da se namerava resno spopasti s teroristi. Egiptovske oborožene sile nadzirajo Sueški prekop tako z vojsko kot tudi z mornarico in letalskimi silami. Vojska je na vsakih 20 kilometrov vzdolž prekopa postavila kontrolne točke preko katerih nadzorujejo plovbo. Varney (Joc 2013) meni, da je veliko lažje varovati ozek prekop kot pa plovno pot sredi odprtega morja, toda ozek prekop prinaša tudi nekatere slabosti. Med njimi je zagotovo dejstvo, da lahko teroristi z obal Sueškega prekopa z raketometi in ostalim orožjem napadajo ladje. Ob tem Varney izpostavlja, da teroristi z uporabo lahkega orožja in raketometov ne

morejo potopiti velikih tovornih ladij in s tem ne morejo blokirati plovbe skozi Sueški prekop (prav tam).

Prekop je na najbolj ogroženem odseku med mestom Ismaila in pristaniščem Said na globini 11 metrov širok med 200 in 225 metrov. Če bi napadalcem uspelo potopiti ladjo v prekopu, bi to povzročilo resne težave in bi verjetno do odstranitve potopljene ladje blokiralo celoten tranzit preko prekopa. Ladje Suezmax, ki lahko prečkajo Sueški prekop, so namreč lahko dolge tudi 270 metrov ter široke do 77,5 metrov. Če bi se potapljaljoča se ladja v fazi potapljanja obrnila počez, bi lahko zaprla celotno širino prekopa, tudi ladja, ki se ne bi obrnila počez, pa bi zasedla dobršen del plovne poti, kar bi izjemno oviralo plovbo ladij skozi prekop (M. Shelala 2014, 11–12).

Kljub vojaškim operacijam proti teroristom na Sinaju bodo egiptovske varnostne sile težko preprečile vse napade. Pretekli napadi na ladje v Suezju so pokazali, da teroristi ne uporabljajo dovolj učinkovitega orožja, da bi lahko potopili velike tovrne ladje, ki prečkajo prekop. Najbolj občutljive ladje (tankerji) imajo namreč dvojni trup, kar raketometom onemogoča uničenje ladijskega trupa. Dvojni trup od šestega julija 1993 za vse tankerje z nosilnostjo nad 5.000 ton zahteva mednarodna pomorska organizacija. Kljub dvojemu trupu pa so teroristi v tujini že uspeli z napadi na tankerje. Takšen je bil tudi napad na tanker M/V Limburg leta 2002 v Jemnu (M. Shelala 2014, 12).

Ob tem velja poudariti, da lahko teroristi z obal prekopa z uporabo strelnega orožja ali raketometov ogrozijo življenje mornarjev na ladjah. To se je pokazalo tudi v Adenskem zalivu, ko so pirati na ladjo izstrelili več raket, ki so zadele poveljniški most, zaradi česar je prišlo do požara in mornarji so bili posledično prisiljeni zapustiti ladjo. Za razliko od raketometov, ki niso dovolj učinkoviti, da bi prebili trup tankerjev, pa teroristi posedujejo tudi proti tankovske rakete, ki so dovolj zmogljive, da prebijejo trup večine ladij (Delex Maritime Analysis Center 2013, 7).

Poleg napadov na infrastrukturo okoli Sueškega prekopa in ladje, ki prečkajo Suez, lahko teroristi ogrozijo tranzit tudi z napadi na podjetje Suez Canal Authority, ki upravlja s prekopom. Z napadi na kontrolne centre, upravno stavbo ali signalne postaje bi namreč povzročili zamude in težave v ladijskem prometu. Tudi napadi na uslužbence podjetja bi

močno vplivali na tranzit. Še posebej pomembni so navigatorji, ki ladje usmerjajo skozi prekop (Delex Maritime Analysis Center 2013, 8 - 9).

Zaradi ogroženosti ladij pri prečkanju Sueškega prekopa se pojavljajo številna priporočila za povečanje varnosti, med katerimi so:

- Sprejem nove mednarodne pogodbe o Sueškem prekoku, ki bi nadomestila leta 1888 podpisano Konstantinopelsko konvencijo. Nova pogodba bi morala jasno določiti pravila delovanja ob grožnji s strani nedržavnih akterjev;
- Povečanje varnostnih ukrepov ob prekoku, z uporabo infrardečih senzorjev za odkrivanje nevarnosti na izpostavljenih mestih, ter večja inter-operativnost egiptovskih varnostnih sil;
- Nudenje posebne zaščite, v obliki vojaškega spremstva, za najbolj ranljiva plovila, kot so tankerji ter ladje za prevoz zemeljskega plina;
- Sprememba egiptovske varnostne strategije, ki bi morala dati večji poudarek spopadanju z ekstremističnimi skupinami (M. Shelala 2014, 0-1).

Poleg Sueškega prekopa je za svetovno trgovino z energenti izjemno pomemben tudi naftovod SUMED. Veliki tankerji (VLCC) namreč ne morejo polno naloženi prečkati Sueškega prekopa, zato pred vstopom v prekop izpustijo del tovora, ki se nato pretovori preko naftovoda, ladja pa to nafto nato ponovno naloži, ko zapusti Sueški prekop. SUMED ima zmogljivost 2,5 milijona sodčkov na dan, kar pomeni da se preko naftovoda pretovori več nafte kot preko Sueškega prekopa. 320 kilometrov dolg naftovod predstavlja lahko tarčo za teroristične napade, saj ga je zaradi obsega težko varovati. Raketometi bi na naftovodu naredili manjše poškodbe, ki bi jih bilo možno odpraviti v nekaj dneh, toda večje eksplozije bi lahko močnejše poškodovale naftovod, zaradi česar bi bila dobava lahko motena tudi več tednov. V tem primeru bi morali veliki tankerji (VLCC) pluti okoli Rta dobrega upanja, saj polno naloženi ne morejo prečkati Sueškega prekopa. Prekinitve dobave preko naftovoda SUMED bi imelo izjemno hude posledice za svetovno trgovino z energenti (Delex Maritime Analysis Center 2013, 12–13).

6 Vzhodnoafriška plovna pot in Luka Koper

6.1 Pomen Luke Koper za Slovenijo

Luka Koper je edino slovensko mednarodno tovorno pristanišče. Zaradi povezanosti z evropskim avtocestnim in železniškim omrežjem ter ugodne geografske lege je Luka Koper močno povezana v logistični verigi med srednjo Evropo in Sredozemljem ter Bližnjim in Daljnim vzhodom. Koprsko pristanišče je za slovensko gospodarstvo izjemno pomembno, saj je nosilec pristaniške dejavnosti v Sloveniji in sodi med najpomembnejše generatorje storitev transportno-logistične panoge v državi (Jakomin v Marin 2007).

Po prihodkih in dobičku Luka Koper ne spada med največja podjetja v državi. Glede na lestvico 101 največje družbe v Sloveniji v letu 2014, ki jo je izdelal časnik Finance, se Luka Koper po prihodkih od prodaje uvršča na 41. mesto¹¹. Tudi z 814 zaposlenimi v letu 2014 se Luka Koper ne uvršča v sam vrh največjih podjetji, saj zaseda 32. mesto. Precej višje pa je glede na višino čistega dobička. S 26,4 milijoni evrov čistega dobička se namreč uvršča na osmo mesto med vsemi družbami v Sloveniji (Finance 2015b).

Toda koprsko pristanišče spada med strateško pomembna podjetja v Sloveniji. Dejavnost Luke Koper ima namreč pomembne neposredne in posredne učinke na slovensko gospodarstvo in ustvarja visoko dodano vrednost (Slovenska odškodninska družba 2013). Luka Koper je pomembna tudi zaradi njenih multiplikativnih učinkov, ki se odražajo v trgovinskih, turističnih, gostinskih, finančnih, pomorskih in špedicijskih dejavnostih ter dejavnostih, vezanih na cestne in železniške prevoze (Finance 2008a).

V Sloveniji je po oceni ekonomista Jožeta P. Damijana (2015b) okoli 400 podjetij, ki živijo od dejavnosti Luke Koper. Med temi podjetji so tudi Slovenske železnice, katerih tovorni promet približno polovico svojega tovora ustvari s prevozom blaga v in iz Luke Koper (prav tam).

O multiplikativnih učinkih Luke Koper na slovensko gospodarstvo je bilo narejenih več študij. Ljubljanska Ekonomska fakulteta je leta 2007 v študiji izračunala, da na vsako tono, ki jo pretovorijo v Kopru, gospodarstvo, torej pomorske dejavnosti, cestni in železniški

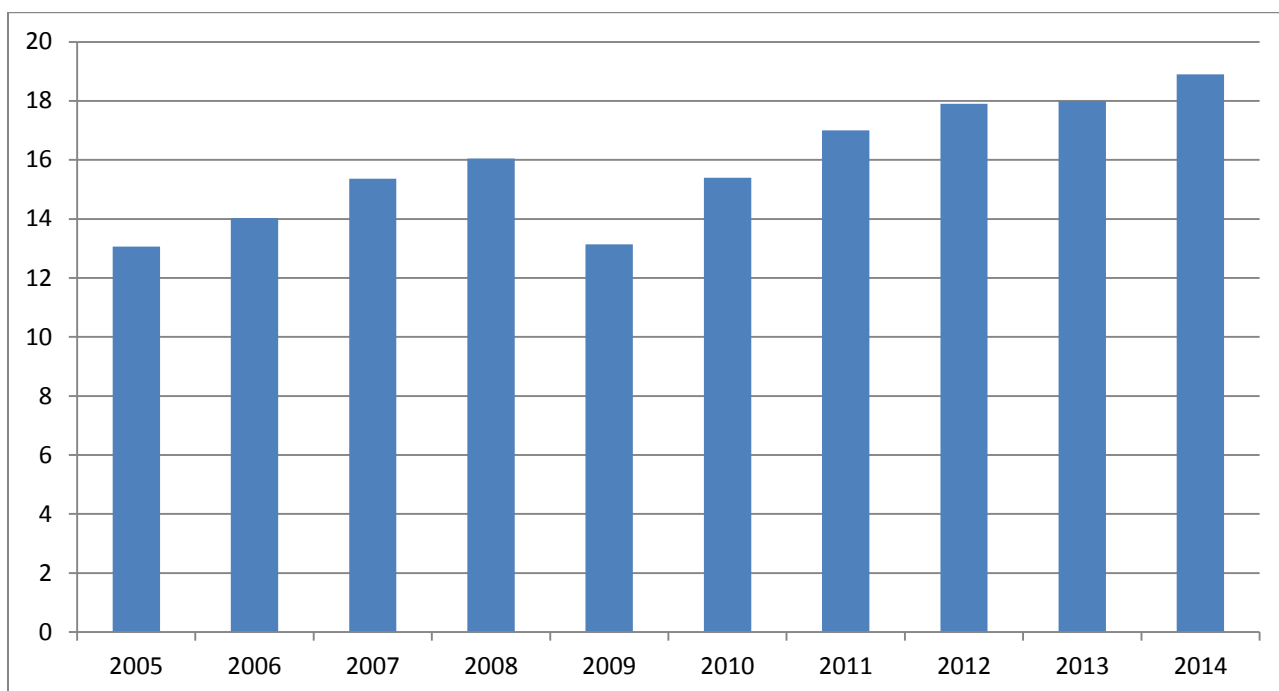
¹¹ Čisti prihodki od prodaje so leta 2014 dosegli 163,6 milijona evrov in so za 13 odstotkov presegle čiste prihodke od prodaje leta 2013 (Luka Koper 2015a).

prevozniki, trgovinske, gostinske, turistične in finančne storitve ter tudi država posredno ali neposredno, zaslužijo 41,6 evrov. Če upoštevamo ta indeks, so multiplikativni učinki Luke Koper v letu 2014 znašali 786 milijonov evrov. Če k temu prištejemo še čiste prihodke od poslovanja v letu 2014, ugotovimo, da je koprsko pristanišče leta 2014 neposredno in posredno ustvarilo 950 milijonov evrov (Stare 2015).

Študija P. Damijana (2012a, 40) medtem prikazuje, da je leta 2008 skupni učinek pristaniške dejavnosti Luke Koper znašal 200 milijonov evrov ustvarjene dodane vrednosti. Pri tem je multiplikator neposrednih učinkov pristaniške dejavnosti na dodano vrednost v letu 2008 znašal 2,1, kar pomeni, da je pristaniška dejavnost za vsak ustvarjen evro dodatno ustvarila še za 1,1 evra posrednih učinkov na ostale dejavnosti (prav tam).

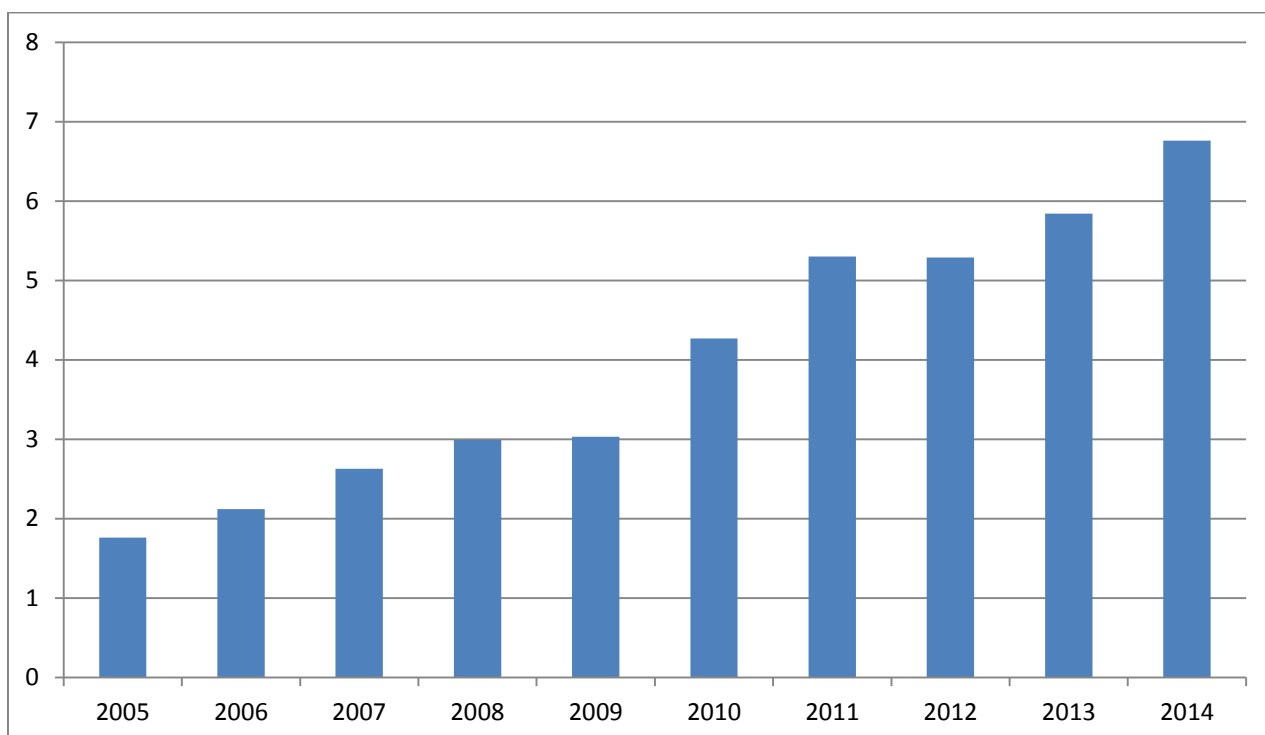
Količina skupnega ladijskega pretovora v Luki Koper se je v zadnjih šestih letih vseskozi povečevala (glej graf 6.1). Skupni ladijski pretovor leta 2014 je tako znašal 19 milijonov ton, kar je za pet odstotkov več kot leta 2013. Med letoma 2005 in 2014 pa se je obseg pretovora povečal za 31 odstotkov. V izbranem časovnem obdobju je koprsko pristanišče vsako leto zabeležilo medletno rast pretovora z izjemo leta 2009, ko je zaradi svetovne gospodarske krize zabeležilo 18,2 odstoten upad pretovora. Leta 2014 je pretovor kontejnerjev v Luki Koper predstavljal 35 odstotkov vsega pretovora, s čimer je delež kontejnerjev prehitel delež sipkega in razsutega tovora, ki je do leta 2014 predstavljal največji delež pretovora v koprskem pristanišču. Glede na to, da je med vsemi vrstami tovora v Luki Koper delež kontejnerjev največji, je skupni pretovor najbolj odvisen od obsega pretovora kontejnerjev (glej graf 6.2). Leta 2014 so v Kopru pretovorili 674 tisoč TEU kontejnerjev, kar je največ v zgodovini koprskega pristanišča. Med letoma 2005 in 2014 se je obseg pretovora kontejnerjev povečal kar za 384 odstotkov. Zanimivo je tudi, da se je obseg pretovora kontejnerjev vseskozi povečeval in to navkljub svetovni gospodarski krizi (Luka Koper 2015c).

Graf 6.1: Skupni ladijski pretovor v tonah po letih (v milijonih ton)



Vir: Luka Koper (2015c).

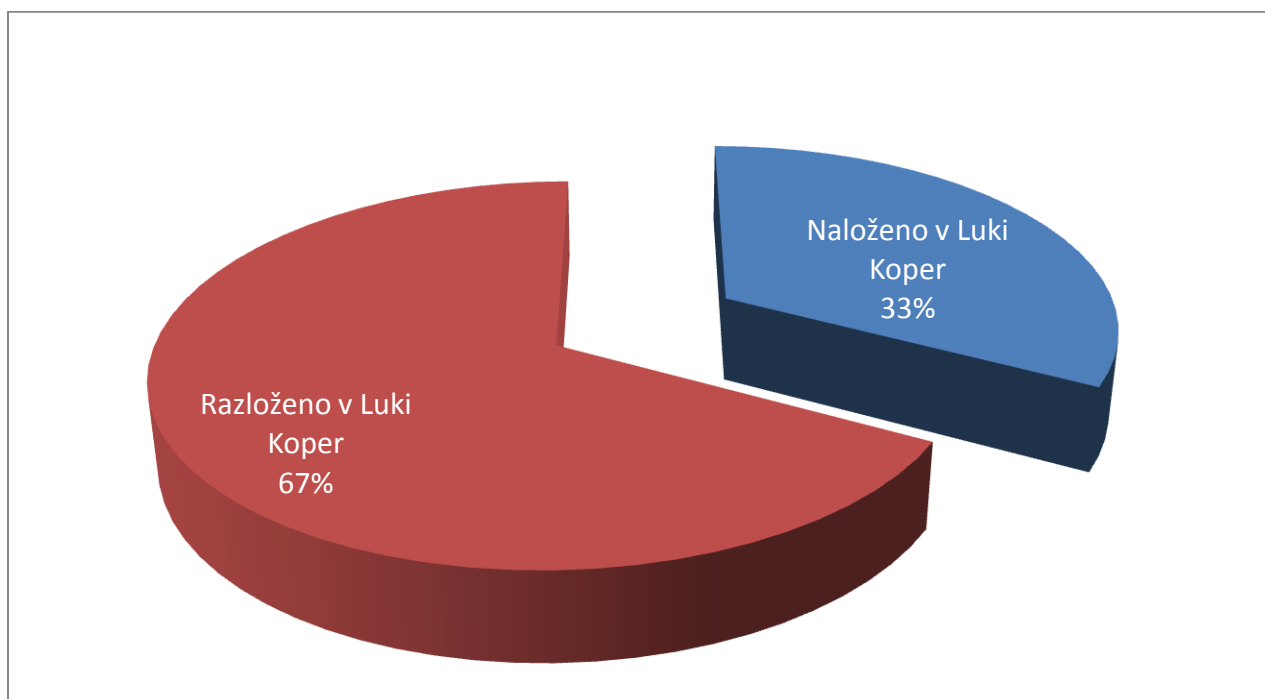
Graf 6.2: Ladijski pretovor kontejnerjev po letih (v milijonih ton)



Vir: Luka Koper (2015c).

Pri analiziranju pretovora Luke Koper je potrebno predstaviti tudi deleže pretovora, ki je v Luki Koper naložen, ter delež, ki je v Kopru razložen (glej graf 6.3). Leta 2014 je koprsko pristanišče 67 odstotkov celotnega pretovora ustvarilo z razlaganjem in zgolj 33 odstotkov z nalaganjem tovora. Ta podatek je pomemben predvsem zato, ker nam sporoča, da koprška luka večino pretovora ustvari z uvažanjem tovora v Evropo, medtem ko je delež izvoza, ki ga Slovenija in ostale zaledne države preko Luke Koper izvozijo, veliko manjši.

Graf 6.3: Delež skupnega pretovora Luke Koper leta 2014



Vir: Luka Koper (2015c).

Luka Koper je pomembna tudi za zaledne trge, saj je več kot 70 odstotkov prometa pristanišča vezanega na oskrbo tujih zalednih tržišč. Med najpomembnejšimi zalednimi trgi glede na skupni pretovor Luke Koper leta 2011 so: Avstrija (32 odstotkov), Madžarska (10 odstotkov), Italija (5 odstotkov), Slovaška (5 odstotkov), Češka (2 odstotkov) in Nemčija (2 odstotka) (Prosen 2012, 7). Luka Koper je še posebej pomembna za Avstrijo, saj v Kopru za avstrijsko gospodarstvo na leto pretovorijo 6,5 milijona ton različnega blaga, v Rotterdamu pa približno 3,5 milijona ton (Petrov 2014).

Luka Koper je dobro pozicionirano pristanišče, ki je v letu 2014 okrepilo svoj položaj kot:

- vodilno pristanišče za oskrbo avstrijskega trga z vidika skupnega ladijskega pretovora,
- prvo pristanišče za slovaško in madžarsko tržišče ter vodilno v severnem Jadranu za kontejnerski promet,
- drugo pristanišče po pretovoru avtomobilov v Mediteranu,
- vodilno pristanišče za druge blagovne skupine na južni poti iz/v Evropo (les, živina, soja, glinica, železovi proizvodi) (Luka Koper 2015b).

Glede na Strateški poslovni načrta družbe in Skupine 2016 – 2020 (Luka Koper 2015b) želi Luka Koper do leta 2020 povečati čiste prihodke od prodaje na 218 milijonov evrov ter ustvariti 24,3 milijona ton pretovora. Ob tem želijo do leta 2020 tudi:

- preseči 35 odstotkov delež kontejnerskega prometa v severnem Jadranu;
- ohraniti položaj prve luke za Avstrijo;
- ohraniti položaj prve luke za kontejnerski promet za Madžarsko in Slovaško;
- pridobiti položaj prve luke za avtomobile v Mediteranu (prav tam).

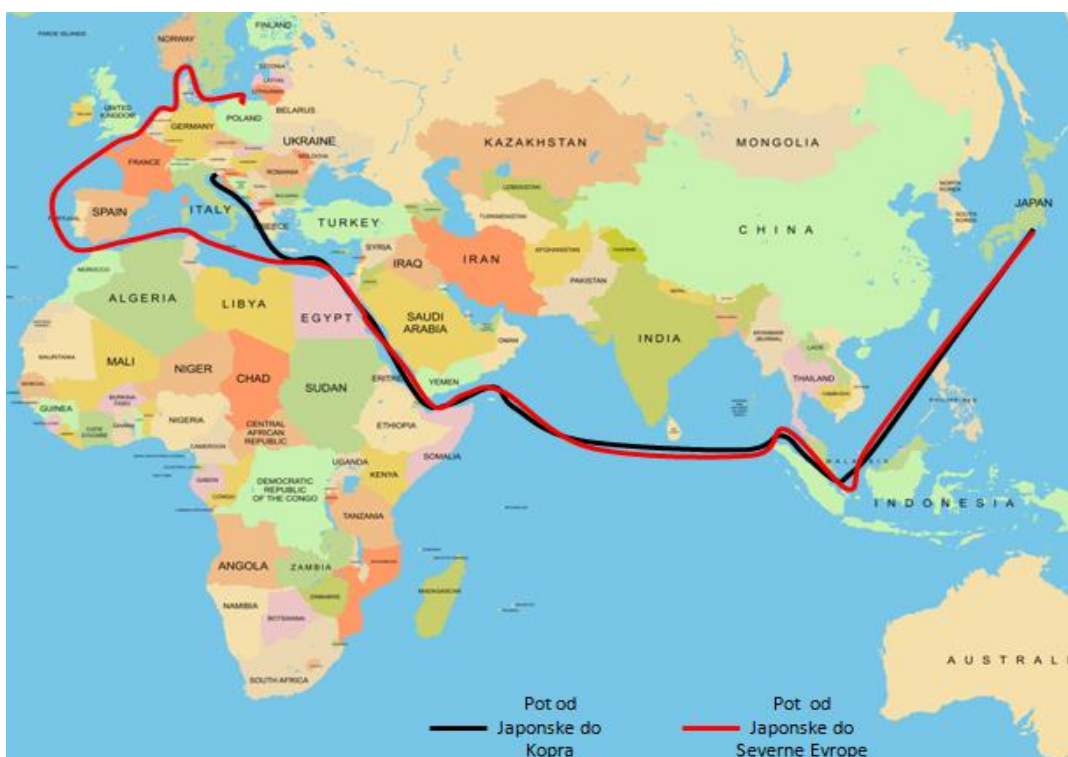
6.2 Odvisnost Luke Koper od Sueškega prekopa

Za namen te magistrske naloge bom analiziral zgolj tveganja, ki jih za Luko Koper predstavljajo grožnje ob Vzhodnoafriški plovni poti, in ne tudi tveganja, ki nastajajo zaradi konkurence ostalih severnojadranskih pristanišč ter slabih železniških povezav Luke Koper z notranjostjo države in zalednimi trgi. V tem poglavju se tudi ne bom ukvarjal z resnostjo varnostnih groženj na Vzhodnoafriški plovni poti ter z verjetnostjo, da se tranzit preko Sueškega prekopa zaradi teh groženj zmanjša ali celo prekine. V tem poglavju bom preučil, kaj bi upad tranzita preko Sueza pomenil za Luko Koper. Kakšna je verjetnost, da bi se tranzit preko Sueza zaradi varnostnih groženj dejansko zmanjšal, pa bom predstavil v naslednjem poglavju z metodo scenarija.

Glavna konkurenčna prednost Luke Koper je predvsem njena ugodna lega, zaradi katere je plovba krajša in posledično tudi cenejša (Twrdy, Trupac in Kolenc 2012). Koprsko pristanišče predstavlja najkrajšo logistično pot za blago iz Daljnega vzhoda, ki je namenjeno na trge srednje in vzhodne Evrope. Koper predstavlja približno 2.000 navtičnih milj krajšo plovno pot do pristanišč vzhodno od Sueškega prekopa v primerjavi s severnoevropskimi pristanišči. Luka Koper predstavlja najkrajšo plovno pot med deželami Daljnega vzhoda ter srednjo in

vzhodno Evropo, saj je plovba do Kopra med 5 do 10 dni krajša kot plovba med lukami na Daljnem Vzhodu ter severnoevropskimi pristanišči (glej sliko 6.1). Plovna pot med pristaniščema Tokio in Luko Koper tako znaša 10.852 navtičnih milj, medtem ko je plovna pot med Tokiom in pristaniščem Gdansk na Poljskem dolga 14.072 navtičnih milj. Tudi kopenski transport po cestah in železnicah iz Kopra do pomembnih industrijskih središč v osrednji Evropi je približno 500 kilometrov krajši, kot pa če bi uporabljali severnoevropska pristanišča (prav tam).

Slika 6.1: Prikaz plovne poti med Japonsko in Luko Koperom ter med Japonsko in severnoevropskimi lukami



Vir: prirejeno po Vectorworldmap (2015) in Ports.com (2015).

Po podatkih Luke Koper prihaja 60 odstotkov celotnega pretovora Luke Koper iz držav onkraj Sueškega prekopa. Gre za najrazličnejši tovor, med katerim prevladujejo kontejnerji, preostanek tovara pa predstavljata razsuti in tekoči tovor. Med razsutim tovorom je pomemben premog, saj ga Slovenija uvaža iz Indonezije kot gorivo za Termoelektrarno Toplarno Ljubljana. Po podatkih Luke Koper večina indonezijskega premoga pripluje v Koper preko Sueza. Letno v Kopru pretovorijo okoli 400.000 ton indonezijskega premoga, od česar je večina namenjena slovenskim odjemalcem (Štemberger 2015).

Zaradi velike odvisnosti koprskega pristanišča od Vzhodnoafriške plovne poti so tamkajšnje grožnje še toliko bolj pomembne za slovensko gospodarstvo, še posebej zaradi že predstavljenih multiplikativnih učinkov. Tudi v Luki Koper se zavedajo, da bi poslabšanje varnostnih razmer ob Vzhodnoafriški plovni poti resno ogrozilo poslovanje Luke Koper. V tem primeru bi namreč ves tovor z Daljnega vzhoda potoval bodisi okoli Afrike na severnoevropske luke ali pa bi vstopal v Sredozemlje preko Gibraltarja ter po vsej verjetnosti končal morsko pot v pristaniščih ob Tirenskem morju. V Luki Koper sicer verjamejo, da do česa takega ne bo prišlo, saj bi zaustavitev plovbe skozi Sueški prekop imela nepredstavljive razsežnosti na globalni ravni (Šik 2013).

Prekinitev plovne poti skozi Suez je resnično izjemno malo verjetna, saj je plovna pot ključnega pomena za Egipt, kot tudi ostale z nafto bogate države Bližnjega vzhoda. Toda kljub temu je bil prekop v zgodovini že dvakrat zaprt in tudi na podlagi takratnih analiz bom poizkušal izračunati, kaj bi zaprtje Sueza pomenilo za Luko Koper in Slovenijo.

Raziskavo o vplivu osemletnega zaprtja prekopa na svetovno trgovino je na Univerzi Dartmouth pripravil James Feyrer. Raziskava je pokazala padec v obsegu trgovanja med tistimi državami, pri katerih se je plovna pot zaradi zaprtja podaljšala, za 10 odstotkov ali več. Med državami, kjer se je plovna pot zaradi zaprtja podaljšala za več kot 50 odstotkov, se je medsebojna trgovina zmanjšala za več kot 20 odstotkov glede na obseg bilateralne trgovine pred zaprtjem (Feyrer, 2009).

Zgornje koeficiente bom uporabil na primeru plovbe med Koprom in Tokiom ter Koprom in luko Jubail v Savdski Arabiji. Plovba med Tokiom in Koprom preko Sueškega prekopa znaša 10.852 navtičnih milj, medtem ko plovba okoli Rta dobrega upanja znaša 18.339 navtičnih milj. V primeru zaprtja Sueškega prekopa se torej plovna pot med Slovenijo in Japonsko podaljša za 7.487 navtičnih milj oziroma 41 odstotkov (glej sliko 6.2). Na drugi strani znaša plovba med Koprom in pristaniščem Jubail preko Sueza 5.117 navtičnih milj, medtem ko je ta pot v primeru plutja okoli afriške celine dolga 13.563 navtičnih milj. V primeru zaprtja Sueza bi se plovna pot podaljšala za 8.446 navtičnih milj oziroma za 62 odstotkov (glej sliko 6.3) (Ports.com 2015). Na podlagi zgornjih izračunov ter indeksov zmanjšanja obsega bilateralne trgovine med državami lahko opazimo, da bi se najbolj zmanjšala trgovina z državami Arabskega zaliva, nekoliko manj pa z državami Daljnega vzhoda. Trgovinska menjava med Slovenijo in Japonsko bi se tako zmanjšala za 10 do 20 odstotkov, medtem ko bi se

trgovinska menjava med Slovenijo in državami Arabskega zaliva zmanjšala za več kot 20 odstotkov.

Slika 6.2: Prikaz plovni poti med Luko Koper in pristaniščem Tokio



Vir: prirejeno po Vectorworldmap (2015) in Ports.com (2015).

Slika 6.3: Prikaz plovni poti med Luko Koper in pristaniščem Jubail



Vir: prirejeno po Vectorworldmap (2015) in Ports.com (2015).

Zgornji izračuni so pokazali, kakšne bi bile posledice zaprtja Sueza za Luko Koper ter Slovenijo. Toda zgornji izračuni se nanašajo na obseg bilateralne trgovine med državami v odvisnosti od dolžine plovne poti. Pri Luki Koper je ob tem potrebno poudariti, da je zgolj 30 odstotkov pretovora namenjenega Sloveniji, medtem ko je kar 70 odstotkov namenjenega zalednim trgov (Petrov 2014). Ker torej Slovenija oziroma Luka Koper za 70 odstotkov pretovora ni ciljna destinacija, lahko predpostavljamo, da bi se ob zaprtju Sueza in posledično daljši plovni poti pretovor v koprski luki še bolj zmanjšala kot je navedeno zgoraj. Pretovor, ki je namenjen zalednim trgov, bi namreč končal v Tirenskem morju, od koder bi se nato po železnicah in cestah prepeljal do ciljnih držav.

Mnogo bolj kot popolno zaprtje Sueškega prekopa je verjetno, da se bo zgolj del ladijskega prometa izognil nevarnim plovnim potem ter namesto prečkanja Adenskega zaliva in Sueza izbral pot okoli Rta dobrega upanja.

Že v poglavju, kjer sem predstavil grožnje piratskih napadov, sem zapisal, da ni natančnih podatkov o tem, za koliko odstotkov se je zmanjšal tranzit preko Sueza zaradi piratskih groženj v Adenskem zalivu. Poročilo o ekonomski škodi, ki jo povzročajo somalijski pirati (*Economic Cost of Somalian Piracy*), navaja, da se je tranzit zmanjšal za 10 odstotkov. Raziskovalci Burlando, Cristea in M. Lee (2015) iz Univerze v Oregonu so ugotovili, da se je obseg tovora, ki je prečkal Sueški prekop med letoma 2000 in 2010, zaradi piratskih napadov letno zmanjšal za 4,1 odstotka. OZN pa trdijo, da je tranzit na vrhuncu piratskih napadov upadel za 5,4 odstotka.

Promet, ki prečka Sueški prekop, predstavlja 60 odstotkov pretovora Luke Koper, kar pomeni, da je leta 2014, ko je celotni pretovor znašal 18,9 milijona ton, 11,3 milijona ton pretovora Luke Koper prečkalo Sueški prekop. Ob 10 odstotnem upadu tranzita skozi Sueški prekop bi to za Luko Koper letno pomenilo 1,134 milijona ton pretovora manj. Glede na podatke iz leta 2014 bi to pomenilo 6 odstotkov celotnega pretovora Luke Koper¹². Koprsko pristanišče je imelo leta 2014 za 163,6 milijonov evrov prihodkov, kar bi pomenilo 9,8 milijona evrov manj prihodkov.

¹² Vse te ocene so izračunane ob predpostavki, da bi se vse ladje, ki bi se izognile plovbi skozi Sueški prekop usmerile tudi na druga pristanišča, predvsem v Tirenskem morju in severni Evropi. V tem primeru bi Luka Koper zabeležila takšne upade pretovora.

Če upoštevamo podatke raziskovalcev iz Univerze v Oregonu, ki so ugotovili, da je 4,1 odstotkov ladij izbralo alternativno pot okoli afriške celine, pa ugotovimo, da bi takšen upad Sueškega tranzita za Luko Koper v letu 2014 pomenil 0,46 milijona ton pretovora manj, kar bi pomenilo 2,43 odstotkov celotnega pretovora Luke Koper v letu 2014, oziroma 3,9 milijona evrov manj prihodkov.

Ob upoštevanju podatkov OZN bi se letni pretovor Luke Koper v letu 2014 zaradi 5,4 odstotnega upada Sueškega tranzita zmanjšal za 0,61 milijona ton, kar bi pomenilo 3,2 odstotka celotnega pretovora Luke Koper leta 2014 oziroma 5,2 milijona evrov manj prihodkov.

7 Scenariji razvoja dogodkov

1. scenarij

Najverjetnejši scenarij: V Jemnu se nadaljuje državljanska vojna, vendar se regionalne in globalne sile ne bojujejo neposredno med seboj, terorizem se krepi, piratstvo upada.

Jemenska vojna se konča z zmago koalicije arabskih držav pod vodstvom Savdske Arabije. Na oblast pride izgnani predsednik Abedrabo Mansur Hadi, država je še vedno v vojni, toda strateške pozicije ob obali Bab el Mandeba nadzirajo tuje ladje in tako zagotavljajo varno plovno pot. V Adenskem zalivu ostanejo tudi ladje, ki se borijo proti piratom, zaradi česar se število piratskih napadov ne povečuje. Največjo grožnjo plovni poti predstavljajo teroristi. Al Kaida na Arabskem polotoku še naprej pridobiva moč in napada tudi ladje, ki plujejo mimo obal Jemna. Tudi število napadov na Sueški prekop s strani terorističnih skupin, prisotnih na Sinajskem polotoku se povečuje.

Plovna pot bo še naprej priljubljena med ladjarji, varnostne razmere bodo nepredvidljive, vendar pa ne bodo tako zaostrene, da bi bistveno vplivale na promet na Vzhodnoafriški plovni poti.

2. scenarij

Drugi najbolj verjeten scenarij: Destabilizacija Egipta, povečalo se bo število terorističnih napadov

Tako v Jemnu kot na Sinajskem polotoku se krepi teroristična dejavnost. Islamska država se širi tudi na področja ob Vzhodnoafriški plovni poti. Teroristični napadi na ladje, ki prečkajo Suez, se bodo stopnjevali. Zaradi napadov se bo del ladjarjev odločil, da se izogne prečkanju Sueškega prekopa in pluje okoli Rta dobrega upanja. Del ladjarjev, ki izbere alternativno pot okoli afriške celine, znaša nekaj odstotkov. Ladijski promet, ki pluje okoli Afrike, se bo po stabilizaciji razmer hitro preusmeril nazaj na Vzhodnoafriško plovno pot.

3. scenarij

Drugi najmanj verjeten scenarij: Vojna v Jemnu se konča, regija se stabilizira, število piratskih in terorističnih napadov se zmanjšuje.

Vojna v Jemnu se konča z zmago koalicije arabskih držav, ki ostanejo prisotne v Jemnu ter tako zagotavljajo varnost plovne poti. Tudi protipiratske operacije še vedno potekajo v Adenskem zalivu, zaradi česar je plovna pot preko Adenskega zaliva in ožine Bab el Mandeb varna. Egipčanska vojska uspe zajezi širitev teroristične dejavnosti na Sinaju in tako zagotoviti varno plovbo preko Sueškega prekopa. Vzhodnoafriška plovna pot je popolnoma varna in tranzit skozi Sueški prekop se povečuje.

4. scenarij

Najmanj verjeten scenarij: Vojna v Jemnu se zaostri, okrepi se tudi piratstvo.

V jemenski vojni zmagajo Hutiji, kar pomeni, da Iran kot največji zaveznik Hutijev pridobi nadzor nad ožino Bab el Mandeb. Iran poleg Hormuške ožine pridobi nadzor nad ožino Bab el Mandeb, s čimer izolira Savdsko Arabijo. Takšno ravnanje Irana močno ogrozi Savdsko Arabijo in Egipt, poleg tega pa tudi vse ostale države, ki so odvisne od uvoza zalivske nafte. Iranski nadzor na ožino Bab el Mandeb sproži večji regionalni konflikt, ki izrazito poslabša varnost Vzhodnoafriške plovne poti (IHS 2015).

Vojna se stopnjuje do te mere, da se neposredno spopadeta tudi Iran in Savdska Arabija. Vojna med tema dvema državama izjemno poslabša varnost plovbe preko Adenskega zaliva in ožine Bab el Mandeb. Zaradi pomorskih bojev med Iranom in Savdsko Arabijo se mednarodne protipiratske operacije ukinejo, kar ponovno oživi piratsko dejavnost. Takšen razvoj dogodkov velik del ladjarjev prisili, da se odločijo za plovbo okoli afriške celine.

8 Zaključek

Vzhodnoafriška plovna pot je ena izmed najpomembnejših plovnih poti na svetu. S plovbo preko Sueškega prekopa se namreč dolžina plovne poti med Indijskim oceanom in Mediteranskim morjem precej skrajša, saj se ladje izognejo plovbi okoli Rta dobrega upanja. V primeru plovbe med luko Jeddah v Savdski Arabiji in luko Pirej v Grčiji je plovna pot preko Sueškega prekopa 88 odstotkov krajša kot v primeru plovbe okoli Rta dobrega upanja. Krajša plovna pot predstavlja nižje stroške transporta in posledično cenejše izdelke za končne kupce, zaradi česar se skozi Vzhodnoafriško plovno pot prepelje osem odstotkov vse svetovne pomorske trgovine. Plovna pot je še posebej pomembna za azijske države, saj se preko Sueškega prekopa v Evropo prepelje 22 odstotkov vsega azijskega izvoza. Zaradi bližine velikih nahajališč nafte ima Vzhodnoafriška plovna pot še posebej velik pomen v trgovanju z energenti. Preko Sueškega prekopa se prepelje sedem odstotkov vse svetovne pomorske trgovine z nafto ter 13 odstotkov vse svetovne pomorske trgovine z utekočinjenim zemeljskim plinom.

Plovno pot skozi Adenski zaliv, Rdeče morje in Sueški prekop ogrožajo številni dejavniki. Še pred leti je največjo grožnjo predstavljalo piratsko delovanje v Adenskem zalivu, vendar je ta dejavnik danes precej manj pomemben. V Adenskem zalivu je bilo namreč vzpostavljenih precej vojaških operacij, ki so v veliki meri zaustavile piratske napade in ti danes veliko manj ogrožajo mednarodno trgovino kot pred nekaj leti. Toda trenutna nizka stopnja piratske aktivnosti v Adenskem zalivu še ne pomeni, da so pirati dokončno pregnani. Razlogi, zaradi katerih so se ljudje v Somaliji priključili piratom, namreč niso bili odpravljeni. Država je še vedno povsem nefunkcionalna, med prebivalstvom vlada velika revščina in enega izmed redkih načinov za zaslužek jim še vedno predstavlja piratstvo. Zato lahko predpostavljamo, da bi število piratskih napadov v Adenskem zalivu po tem, ko bi tuje vojaške ladje zapustile območje, ponovno naraslo.

Poleg piratstva so se v regiji pojavile nekatere nove grožnje, ki še pred nekaj leti niso bile zaznane. Razmere v Jemnu se nevarno zaostrojujejo, posredovale so tuje države in lahko se zgodi, da Jemen kmalu dokončno postane neuspešna država. Prav tako se je v Jemnu močno okrepila vloga terorističnih skupin, ki bi lahko sčasoma našle vir financiranja tudi v piratski dejavnosti, podobno kot pred desetletjem v Somaliji. Razmere v Jemnu so še bolj zaskrbljujoče kot v Somaliji, saj je geostrateška lega Jemna še bistveno bolj pomembna za

Vzhodnoafriško plovno pot kot Somalija, saj se lahko preko Jemna nadzoruje tudi morsko ožino Bab el Mandeb. Zaradi te geostrateške pomembnosti je vojaško posredovala tudi koalicija zalivskih držav pod vodstvom Savdske Arabije. Ob upoštevanju geopolitičnih interesov regionalnih sil (predvsem Savdske Arabije, Egipta in Irana) ter tudi ZDA in Ruske Federacije lahko pričakujemo, da se razmere v Jemnu še ne bodo kmalu umirile, saj ima vsaka izmed vojskujočih se strani močnega podpornika v zgoraj omenjenih velesilah. Poleg teh interesov je izjemno temna tudi ekonomska prihodnost Jemna. Po nekaterih napovedih naj bi že v nekaj letih izčrpali vse zaloge nafte, prav tako že primanjkuje pitne vode. Takšen razvoj dogodkov vsekakor ni ugoden za stabilnost v regiji in veliko Jemencev se bo verjetno pridružilo terorističnim skupinam oziroma piratom.

Poleg Jemna največ negotovosti plovni poti prinaša Egipt. Država se vse od revolucije leta 2011 sooča z veliko nestabilnostjo in številnimi terorističnimi napadi. Kljub temu, da je bil Egipt na robu državljanske vojne, je ta grožnja trenutno nerealna, saj je predsednik Al-Sisi uspel zajezičiti nasilje, kljub vsemu pa se Egipt še vedno sooča s številnimi terorističnimi skupinami, ki so še posebej aktivne na Sinajskem polotoku. Kljub relativno pogostim terorističnim napadom na egiptovske varnostne sile je izjemno težko pričakovati, da bi teroristi lahko resno ogrozili Sueški prekop. Lahko se zgodi napad na določeno ladjo, toda za Egipt je Sueški prekop enostavno preveč pomemben, da bi dovolili izvedbo večjega terorističnega napada, ki bi ladjarje prisilil, da bi zaradi varnosti opustili plovbo skozi prekop.

Ob koncu želim preveriti veljavnost obeh hipotez. Prvo hipotezo potrjujem. Varnostne razmere v regiji so nestabilne in imajo izjemen vpliv na varnost pomorskega prometa. Kako močno te grožnje vplivajo na obseg ladijskega prometa, so v preteklosti pokazali piratski napadi, zaradi katerih se je okoli deset odstotkov ladjarjev odločilo za alternativno plovbo okoli Rta dobrega upanja. Poleg piratstva se pojavlja tudi nova grožnja v obliki pomorskega terorizma, ki do sedaj še ni bistveno vplival na obseg ladijskega prometa na Vzhodnoafriški plovni poti, toda ob uspešno izvedenem napadu bi se to verjetno spremenilo. Pomembno grožnjo predstavlja tudi oborožen spopad, ki poteka v Jemnu. Glede na najverjetnejši scenarij jemenska kriza ne bo bistveno vplivala na varnost Vzhodnoafriške plovne poti. Države, ki imajo od Sueškega prekopa ekonomske koristi, namreč vlagajo precej naporov v zaščito plovne poti, kljub temu pa popolne varnosti ni mogoče zagotoviti.

Drugo hipotezo zavračam. Kljub številnim grožnjam, ki se pojavljajo ob Vzhodnoafriški plovni poti, je plovna pot še vedno relativno varna. Najverjetnejši scenarij predvideva porast terorističnih in upad piratskih napadov ter nadaljevanje vojne v Jemnu, ki pa ne bo bistveno ogrožala plovne poti. Za številne regionalne velesile (Egipt in Savdska Arabija) pa tudi ZDA in Kitajsko je plovna pot izjemno pomembna in posledično ne bodo dopustile takšnega poslabšanje varnostnih razmer, da bi se ladjarji množično odločali za plovbo okoli Rta dobrega upanja. Varnostne razmere se lahko tudi zastrujejo, kar bi ladjarje prisililo v uporabo alternativne plovne poti okoli Rta dobrega upanja, toda to bi bil verjetno zgolj začasen ukrep, saj bi velesile zagotovile varnost plovne poti. Glede na to, da število piratskih napadov upada ter da ni realno pričakovati, da se bo jemenski oborožen spopad stopnjeval do te mere, da bi se neposredno spopadle vpletene države (Savdska Arabija in Iran), plovno pot najbolj ogrožajo teroristične skupine, ki so prisotne na Sinajskem polotoku.

9 Literatura

Ajorloo, Mohammad Jafar in Rabiae Turk. 2014. The strategic importance of the strait of Tiran in the conflict in South West Asia. *Geopolitics Quarterly*. Dostopno prek: <http://www.ensani.ir/storage/Files/20150606071624-9617-127.pdf> (29. oktober 2015).

Al Batati, Saeed. 2014. Who are the Houthis in Yemen?. *Aljazeera*, 29. marec. Dostopno prek: <http://www.aljazeera.com/news/middleeast/2014/08/yemen-houthis-hadi-protests-201482132719818986.html> (19. januar 2015).

Al-Anazi, Turki. 2001. Strategic importance of the Rea Sea. *U.S. Army War College*. Dostopno prek: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:X3cOY32QE0YJ:handle.dtic.mil/100.2/ADA391169+&cd=1&hl=sl&ct=clnk&gl=si> (20. oktober 2015).

Anzinger, Niklas. 2014. Jihad at sea –Al Qaeda’s maritime front in Yemen. *Center for International Maritime Security*, 25. februar. Dostopno prek: <http://cimsec.org/jihad-sea-yemen-al-qaedas-new-frontier/9733> (19. april 2015).

Ayyub, Rami. 2014. Egypt’s economic lifeline runs through the Suez Canal. *Global Risk Insights*. 17. januar. Dostopno prek: <http://globalriskinsights.com/2014/01/egypts-economic-lifeline-runs-through-the-suez-canal/> (8. december 2014).

Baržič, Nikola. 2010. “Mala Jugoslavija” na Sinaju – misija jugoslovanske ljudske armade pri UNEF 1. *Univerza na Primorskem*. Dostopno prek: <https://share.upr.si/fhs/PUBLIC/diplomske/Barzic.Nikola.pdf> (28. oktober 2015).

Berenguer Hernández, Francisco José. 2013. *Geostrategic and geopolitical considerations regarding energy*. Dostopno prek: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:SMQSVp95Az4J:dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4884197.pdf+&cd=1&hl=sl&ct=clnk&gl=si> (18. november 2015).

Brzezinski, Zbigniew. 1997. *Velika šahovska ploča*. Dostopno prek: <http://dspractic.yolasite.com/resources/22358457-Velika-%C5%A1ahovska-plo%C4%8Da-Zbigniew-Brzezinski.pdf> (27. april 2015).

Bueger, Christian. 2015. What is Maritime Security?. *Cardiff University*. Dostopno prek: <http://bueger.info/wp-content/uploads/2014/12/Bueger-2014-What-is-Maritime-Security-final.pdf> (29. oktober 2015).

Bunkerworld.com. 2015. Dostopno prek: <http://www.bunkerworld.com/prices/bunkerworldindex/bwi> (24. november 2015).

Burlando, Alfredo, Anca Cristea in Logan M. Lee. 2015. The Trade Consequences of Maritime Insecurity: Evidence from Somali Piracy. *University of Oregon*. Dostopno prek: http://pages.uoregon.edu/cristea/Research_files/PiracyTrade.pdf (25. november 2015).

Center for Asian Strategic Studies – India: Playground of pirates. 2009. Dostopno prek: http://www.cassindia.com/inner_page.php?id=24&&task=trans_national (27. oktober 2015).

Chapman, Bert. 2011. *Geopolitics: A guide to issues*. Santa Barbara: ABC-CLIO.

Chossudovsky, Michel. 2010. Yemen and The Militarization of Strategic Waterways. *Global Research*, 7. februar. Dostopno prek: <http://www.globalresearch.ca/yemen-and-the-militarization-of-strategic-waterways/17460> (27. oktober 2015).

Conway, Eric. 2014. Calculating The Cost Of Piracy. *Cleanerseas*, 18. junij. Dostopno prek: <http://www.cleanerseas.com/calculating-the-cost-of-piracy/> (25. november 2015).

CMA CGM. 2015. The trade & transport report. Dostopno prek: <https://www.cma-cgm.com/static/AfricaWatch/Attachments/trade-watch-44.pdf> (27. oktober 2015).

Congressional Research Service. 2014. *Al Qaeda-Affiliated Groups: Middle East and Africa*. Dostopno prek: <http://fpc.state.gov/documents/organization/233708.pdf> (19. januar 2015).

Damijan, Jože P. 2012a. *Ocena bodočih blagovnih tokov pristanišča Koper in narodnogospodarskih učinkov različnih variant transportnih povezav pristanišča z zalednimi državami*. Dostopno prek: <https://damijanweblog.files.wordpress.com/2012/12/ucinek-proge-kp-ts-porocilo-v3.pdf> (9. november 2015).

--- 2015b. Govoričenje o zasebnem vlagatelju v drugi tir je neumnost. *Damijan Blog*, 13. februar. Dostopno prek: <http://damijan.org/2015/02/13/govoricenje-o-zasebnem-vlagatelju-v-drugi-tir-je-neumnost/> (9. november 2015).

DEBKAFire. 2015. Iran, Saudi Arabia in tense buildup opposite Yemen's Gulf of Aden shore: US air tankers refueling Saudi jets, 10. april. Dostopno prek: <http://www.debka.com/article/24523/Iran-Saudi-Arabia-in-tense-buildup-opposite-Yemen%E2%80%99s-Gulf-of-Aden-shore-US-air-tankers-refueling-Saudi-jets> (19. april 2015).

Delex Maritime Analysis Center. 2013. Suez Canal Security Tracker. Dostopno prek: [http://www.delex.com/data/files/DMAC%20Research%20Study%202%20\(Suez\).pdf](http://www.delex.com/data/files/DMAC%20Research%20Study%202%20(Suez).pdf) (24. november 2015).

Eagle World News. 2009. Egypt Frets Falling Suez Canal Revenues, 23. februar. Dostopno prek: <http://www.eagleworldnews.com/2009/02/23/egypt-frets-falling-suez-canal-revenues/> (25. november 2015).

Encyclopaedia Britannica. 2015a. Gulf of Aden. Dostopno prek: <http://www.britannica.com/place/Gulf-of-Aden> (27. oktober 2015).

--- 2015b. Bab el-Mandeb Strait. Dostopno prek: <http://www.britannica.com/place/Bab-El-Mandeb-Strait> (20. oktober 2015).

Enteshami, Anoushiravan in Emma C. Murphy. 2011. *The international politics of the Red Sea*. Oxon: Routledge.

Erickson, Andrew in Austin Strange. 2013. China and the International Antipiracy Effort. *The Diplomat*. 1. november. Dostopno prek: <http://thediplomat.com/2013/11/china-and-the-international-antipiracy-effort/> (12. januar 2015).

EU Navfor Somalia. 2015. Key facts and figures. Dostopno prek: <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/> (13. januar 2015).

Council of the European Union. 2014. European Union Maritime Security Strategy. Dostopno prek: <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT> (29. oktober 2015).

Exum, Andrew M. in Richard Fontaine. 2009. *On the Knife's Edge: Yemen's Instability and the Threat to American Interests*. Dostopno prek: https://www.cnas.org/files/documents/publications/yemen_Policy_Brief_0.pdf (4. december 2014).

FAS. 1999. *C-801 YJ-1 / YJ-8 (Eagle Strike) CSS-N-4 SARDINE*. Dostopno prek: <http://fas.org/man/dod-101/sys/missile/row/c-801.htm> (20. november 2015).

Feyrer, James. 2009. *Distance, Trade, and Income – The 1967 to 1975 Closing of the Suez Canal as a Natural Experiment*. Dostopno prek: http://www.dartmouth.edu/~jfeyrer/Feyrer_Suez2009_11_22.pdf (13. december 2014).

Finance. 2008a. Vlačič: Luka Koper je izrednega pomena za Slovenijo, 7. december. Dostopno prek: <http://www.finance.si/231853/Vla%C4%8Di%C4%8D-Luka-Koper-je-izrednega-pomena-za-Slovenijo> (9. november 2015).

--- 2015b. TOP 101 - liga največjih, 27. maj. Dostopno prek: <http://www.finance.si/8822754/TOP-101---liga-najve%C4%8Djih> (10. november 2015).

Gebreegzabhere, Zelalem Tesfay. 2015. The political economy of geo-strategic location and infrastructure development in Djibouti: National and regional ramifications. *Life & Peace Institute*, 17. junij. Dostop prek: <http://life-peace.org/hab/the-political-economy-of-geo-strategic-location-and-infrastructure-development-in-djibouti-national-and-regional-ramifications/> (20. oktober 2015).

Ghoneim, Ahmed Farouk. 2014. *Egypt's Suez Canal Corridor Project*. Middle East Institute. Dostopno prek: <http://www.mei.edu/content/at/egypts-suez-canal-corridor-project> (7. december 2014).

Gold, Zack. 2014. *The International Centre for Counter-Terrorism: Security in the Sinai: Present and Future*. Dostopno prek: <http://www.icct.nl/download/file/ICCT-Gold-Security-In-The-Sinai-March-2014.pdf> (2. februar 2015).

Google Zemljevid. 2015. Dostopno prek: <https://www.google.si/maps/@19.389647,22.9986164,4.33z?hl=sl> (28. oktober 2015).

Gornall, Jon. 2014. Somali piracy threat always on the horizon. *The National*, 16. december. Dostopno prek: <http://www.thenational.ae/world/africa/somali-piracy-threat-always-on-the-horizon#page3> (19. april 2015).

Grygiel, J. Jakub. 2006. *Great Powers and Geopolitical Change*. Dostopno prek: http://tarrosy.hu/application/document/download/1447869768_32182dcdeadd31a65452f4c4b4bcd44d/Grygiel_GreatPowersandGeopolitics.pdf (18. november 2015).

Herbert-Burns, Rupert. 2011. Countering Piracy, Trafficking, and Terrorism: Ensuring Maritime Security in the Indian Ocean. *STIMSON*. Dostopno prek: http://www.stimson.org/images/uploads/research-pdfs/Indian_Ocean_Rising_Chapter_2.pdf (2. november 2015).

IHS. 2015. The conflict in Yemen: Marine Risks. Dostopno prek: <http://cdn.ihs.com/www/pdf/Marine-implications-of-Yemen-conflict.pdf> (2. november 2015).

International Committee of the Red Cross. 2008. How is the Term "Armed Conflict" Defined in International Humanitarian Law?. Dostopno prek: <https://www.icrc.org/eng/assets/files/other/opinion-paper-armed-conflict.pdf> (30. oktober 2015).

Joc. 2013. Egypt Beefs Up Suez Canal Security, But Risks Remain, 12. december. Dostopno prek: http://www.joc.com/maritime-news/international-freight-shipping/egypt-beefs-suez-canal-security-risks-remain_20131212.html (8. november 2015).

Kashi, David. 2013. Suez Canal Attacks: Will Security Threats Make The Panama Canal A Better Option?. *International Business Times*, 21. september. Dostopno prek: <http://www.ibtimes.com/suez-canal-attacks-will-security-threats-make-panama-canal-better-option-1409050> (8. november 2015).

Kenyon, Peter. 2008. Egypt's Suez Canal Threatened By Somali Pirates. *NPR*, 16. december. Dostopno prek: <http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=97629335> (25. november 2015).

Khalil, Shaimaa. 2012. Egyptian constitution 'approved' in referendum. *BBC news*, 23. december. Dostopno prek: <http://www.bbc.com/news/world-middle-east-20829911> (5. april 2015).

Kingsley, Patrick in Martin Chulov. 2013. Mohamed Morsi ousted in Egypt's second revolution in two years. *The Guardian*. 4. julij. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/world/2013/jul/03/mohamed-morsi-egypt-second-revolution> (5. april 2015).

Kingsley, Patrick. 2014. Egypt to build new Suez canal. *The Guardian*. 5. avgust. Dostopno prek: <http://www.theguardian.com/world/2014/aug/05/egypt-build-new-suez-canal> (14. december 2014).

Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu – United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. Dostopno prek: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (18. april 2015).

LaGrone, Sam. 2013. Video: Terrorists Launch Rocket Attack at Commercial Ship in Suez Canal. *USNI News*, 5. september. Dostopno prek: <http://news.usni.org/2013/09/05/video-terrorists-rocket-commercial-ship-suez-canal> (3. november 2015).

Loveluck, Louisa. 2014a. 'Terror' attack on Egypt naval boat leaves eight servicemen missing. *The Telegraph*. 12. november. Dostopno prek: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/egypt/11227639/Terror-attack-on-Egypt-naval-boat-leaves-eight-servicemen-missing.html> (3. november 2015).

--- 2015b. Egypt elections postponed indefinitely in latest delay to democratic reforms. *The Telegraph*, 1. marec. Dostopno prek: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/egypt/11443084/Egypt-elections-postponed-indefinitely-in-latest-delay-to-democratic-reforms.html> (5. april 2015).

Loverdou, Tina. 2014. *From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea: Lessons Learned and Best Practices to be Employed by the Insurance Industry*. Dostopno prek: <http://counterpiracy.ae/upload/2014-Briefing/Dr.%20Tina%20Loverdou-Briefing%20Paper-Final-English%20Website.pdf> (12. januar 2015).

Luka Koper, d.d. 2015a. *Letno poročilo 2014*. Dostopno prek: <http://www.luka-kp.si/slo/poslovna-porocila> (9. november 2015).

--- 2015b. *Povzetek Poslovne strategije družbe in Skupine Luka Koper do 2030 ter Strateškega poslovnega načrta družbe in Skupine 2016 – 2020*. Koper. interno gradivo.

--- 2015c. *Statistika pretovora*. Dostopno prek: <http://www.luka-kp.si/slo/statistika-pretovora-185> (9. november 2015).

M. Shelala, Robert. 2014. Maritime security in the Middle east and North Africa: a strategic assessment. *Center for strategic and international studies*. Dostopno prek: http://csis.org/files/publication/140206_maritime_security_shelala_report.pdf (8. november 2015).

Madabish, Arafat. 2014. Houthis and Al-Hirak leader seek two-region federal Yemen: sources. *Asharq Al-Awsat*. 9. december. Dostopno prek: <http://www.aawsat.net/2014/12/article55339325> (20. januar 2015).

Madote. 2013. Does Eritrea Really Need Ethiopia to Use Assab Port?. Dostopno prek: <http://www.madote.com/2013/12/does-eritrea-really-need-ethiopia-to.html> (18. november 2015).

Marin, Sandra. 2007. Analiza logističnih, marketinških ter pristaniških storitev v družbi Luka Koper, d.d. *Ekonomsko-poslovna Fakulteta Maribor*. Dostopno prek: <http://old.epf.uni-mb.si/ediplome/pdfs/marin-sandra.pdf> (9. november 2015).

Maritime connector. 2015. VLCC and ULCC. Dostopno prek: <http://maritime-connector.com/wiki/vlcc/> (18. april 2015).

Maritime Foundation. 2009. Tackling piracy in the Gulf of Aden. 28. oktober. Dostopno prek: <http://www.bmcf.org.uk/2009/10/tackling-piracy-in-the-gulf-of-aden/> (13. januar 2015).

McAnenny, Alex. 2014. Iran in Africa. *Center for Security Policy*. Dostopno prek: <https://www.centerforsecuritypolicy.org/wp-content/uploads/2015/01/Iran-in-Africa.pdf> (3. november 2015).

Michel, David in Ricky Passarelli. 2014. *STIMSON: Sea change*. Dostopno prek: <http://www.stimson.org/images/uploads/research-pdfs/SEA-CHANGE-WEB.pdf> (3. november 2015).

Minyanville. 2011. How Important Is the Suez Canal to the US and Europe?. 4. februar. Dostopno prek: <http://www.minyanville.com/businessmarkets/articles/suez-canal-shipping-routes-egypt-crisis/2/4/2011/id/32628> (8. december 2014).

Mohie, Mostafa. 2015. Why is Egypt participating in Operation Decisive Storm?. *Mada Masr*, 30. marec. Dostopno prek: <http://www.madamasr.com/sections/politics/why-egypt-participating-operation-decisive-storm> (25. november 2015).

Monie, G. De. 2009. *European Commission: Economic consequences of piracy and armed robbery on shipping*. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2009_01_21_piracy/critical_demonie.pdf (24. november 2015).

MPELD: Trends in Piracy: Piracy in the Horn of Africa. 2015. Dostopno prek: http://brandonprins.weebly.com/uploads/2/2/6/7/22674144/mpeld_somalia.pdf (2. november 2015).

MS RISK. 2015. Security Advisory: Yemen & Bab el-Mandeb Strait. Dostopno prek: <http://www.steamshipmutual.com/Downloads/Articles/Security%20Advisory%20-%20Yemen%20%20Bab%20el%20Mandeb%20Strait%205%20May%202015.pdf> (3. november 2015).

Murphy, Martin N. 2007. *Contemporary piracy and maritime terrorism; The treath to international security*. London: The international Institute for Strategic Studies.

Ng, Aaron. 2011. The International Centre for Political Violence and Terrorism Research: In *Focus: Al Qaeda in the Arabian Peninsula (AQAP) and the Yemen Uprisings*. Dostopno prek: <http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/09/CTTA-June11.pdf> (20. januar 2015).

Nováky, Niklas. 2012. *University of Aberdeen: Deploying Military Force Under CSDP: The Case of EU NAVFOR Atalanta*. Dostopno prek: http://uaces.org/documents/papers/1201/novaky_2.pdf (13. januar 2015).

Olukoya, Ogen. 2008. *Economic lifeline of British global empire: a reconsideration of the historical dynamics of the suez Canal, 1869 – 1956*. Dostopno prek: http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt1/sayi5/sayi5pdf/ogen_olukoya.pdf (9. december 2014).

One Earth Future Foundation. 2014. The State of maritime Piracy 2013. Dostopno prek: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2013-Digital.pdf> (19. april 2015).

Osei-Tutu, Joana Ama. 2011. *The root causes of the Somali piracy*. Dostopno prek: <http://dspace.africaportal.org/jspui/bitstream/123456789/31688/1/Occasional-Paper-31-Joana.pdf?1> (11. januar 2015).

Petrov, Sabina. 2014. Intervju: Avstrija je najpomembnejši tuji trg Luke Koper. *Finance*, 10. december. Dostopno prek: <http://izvozniki.finance.si/8814300/Intervju-Avstrija-je-najpomembnej%C5%A1i-tuji-trg-Luke-Koper> (9. november 2015).

Pipeline & Gas Journal. 2012. Baker Institute paper suggests pipeline alternative to Hormuz oil route. Dostopno prek: <http://www.pipelineandgasjournal.com/baker-institute-paper-suggests-pipeline-alternative-hormuz-oil-route?page=2> (26. oktober 2015).

Ports.com. 2015. Sea route & distance. Dostopno prek: <http://ports.com/sea-route/port-of-tokyo,japan/port-of-koper,slovenia/#/?a=3971&b=0&c=Jubail%20Commercial%20Port,%20Saudi%20Arabia&d=Port%20of%20Namibe> (10. november 2015).

Prezelj, Iztok. 2001a. *Grožnje varnosti, varnostna tveganja in izzivi v sodobni družbi*. Teorija in praksa. Dostopno prek: <http://dk.fdv.uni-lj.si/tip/tip20011Prezelj.PDF> (31. oktober 2015).

--- 2002b. *Nacionalna in mednarodna varnost: Kompleksno ogrožanje varnosti in nastajanje kompleksnih kriz*. Knjigarna FDV. Dostopno prek: <http://knjigarna.fdv.si/s/u/pdf/86.pdf> (31. oktober 2015).

Prosen, Matic. 2012. Univerza v Ljubljani: Ekonomska Fakulteta: *Slovenija na sečišču koridorjev*. Dostopno prek: http://efnet.si/wp-content/uploads/Slovenija-na-seciscu-koridorjev_MaticProsen.pdf (9. november 2015).

Ragab, Adla. 2014. *Comittee on Statistics and Tourism Satellite Account: Recent Development of of TSA in Egypt*. Dostopno prek: http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/14th_meeting_egypt.pdf (18. april 2015).

Randrianantenaina, Jean Edmond. 2013. *Maritime piracy and armed robbery against ships: Exploring the legal and the operational solutions. The case of Madagascar*. Dostopno prek: http://www.un.org/Depts/los/nippon/unff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/Randrianantenaina_1213_Madagascar.pdf (2. november 2015).

Rodrigue, Jean-Paul in Michale Browne. 2008. International maritime freight movements. V *Transport geographies: Mobilities, flows and spaces*, ur. Richard Knowles, Jon Shaw in Iain Docherty, 156- 178. Oxford: Blackwell Publishing Ltd.

Ryan, Patrick W. 2015. SUSRIS: *The Yemen Crisis and the Bab el-Mandeb Maritime Chokepoint*, 14. april. Dostopno prek: <http://susris.com/2015/04/14/the-bab-el-mandeb-maritime-chokepoint/> (20. oktober 2015).

Salisbury, Peter. 2014. Houthi expansion threatens Yemen's strategic Bab al-Mandab strait. *Financial times*. Dostopno prek: <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/444765c0-59dc-11e4-9787-00144feab7de.html#axzz3XllwJGRt> (19. april 2015).

Sancin, Vasilka, Dominika Švarc in Matjaž Ambrož. 2009. *Mednarodno pravo oboroženih spopadov*. Dostopno prek: <http://dk.mors.si/IzpisGradiva.php?id=610> (31. oktober 2015).

Saul, Jonathan in Asma Alsharif. 2013. Egypt unrest raises re-routing risk after Suez toll rise. *Reuters*, 20. marec. Dostopno prek: <http://www.reuters.com/article/2013/03/20/egypt-suez-shipping-idUSL6N0C6DFZ20130320#2fPIQqXk7cc5M38D.97> (24. november 2015).

Security Against Pirates. 2014. Dostopno prek: <http://www.ccoec.k12.ca.us/supe/events/uniforms/2014/IMO-SecurityAgainstPirates.pdf> (11. januar 2015).

Slovenska odškodninska družba. 2013. Pismo nadzornemu svetu Luke Koper. Dostopno prek: <http://www.sdh.si/sl-si/novica/6> (9. november 2015).

Soudias, Dimitris in Mareike Transfeld. 2014. *Yemen Polling Center: Mapping popular perceptions: Local security, insecurity and police work in Yemen*. Dostopno prek: http://www.yemenpolling.org/Projects-en/YPC-Security_Report_2014.pdf (19. januar 2015).

Southgate, Laura. 2015. Welcome to the New Piracy Capital. *International policy digest*, 14. julij. Dostopno prek: <http://www.internationalpolicydigest.org/2015/07/14/welcome-to-the-new-piracy-capital/> (25. november 2015).

Spencer, Richard. 2015. Yemen crisis: Who are the Houthi rebels?. *The Telegraph*. 19. januar. Dostopno prek: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/middleeast/yemen/11355168/Yemen-crisis-Who-are-the-Houthi-rebels.html> (19. januar 2015).

STA. 2015. Jemenski predsednik se je vrnil iz izgnanstva v Savdski Arabiji, 17. november. Dostopno prek: <https://www.sta.si/2199683/jemenski-predsednik-se-je-vrnil-iz-izgnanstva-v-savdski-arabiji?q=jemen> (5. december 2015).

Stare, Matjaž. 2015. *Od pretovorne postaje do globalne logistične investicijske in upravljalvske korporacije severno jadranskega transportnega sistema*. Dostopno prek: http://www.skupaj.si/sites/default/files/razvojna_vizija_luke_koper.pdf (9. november 2015).

Starr, Stephen. 2014. Attacks in the Suez: Security of the Canal at risk?. *Combating terrorism center at West point*, 15. januar. Dostopno prek: <https://www.ctc.usma.edu/posts/attacks-in-the-suez-security-of-the-canal-at-risk> (24. november 2015).

State Information Service. 2014. *A Brief History of Suez Canal*. 7. avgust. Dostopno prek: http://www.sis.gov.eg/En/Templates/Articles/tmpArticles.aspx?CatID=2872#.VIiWkTGG_cA (10. december 2014).

Statista. 2014. *Statistics and Facts about the Water Transportation Industry*. Dostopno prek: <http://www.statista.com/topics/2251/water-transportation-industry/> (7. december 2014).

Stein, Ewan. 2012. *Revolutionary Egypt: Promises and Perils*. Dostopno prek: http://www.lse.ac.uk/IDEAS/publications/reports/pdf/SR011/FINAL_LSE_IDEAS__RevolutionaryEgypt_Stein.pdf (5. april 2015).

Stratfor. 2012a. *Yemeni Military Seizes Jihadist Strongholds*, 13. junij. Dostopno prek: <http://www.stratfor.com/analysis/yemeni-military-seizes-jihadist-strongholds#axzz3PIWG73ET> (20. januar 2015).

--- 2014b. *In Yemen, a Rebel Advance Could Topple the Regime*, 29. julij. Dostopno prek: <http://www.stratfor.com/analysis/yemen-rebel-advance-could-topple-regime#axzz3PIWG73ET> (19. januar 2015).

Stražičić, Nikola. 1996. *Pomorska geografija svijeta*. Zagreb: Školska knjiga.

Stuster, Dana. 2015. No Negotiations Until Houthis Surrender, Yemeni Government Says. *Foreign Policy*, 28. avgust. Dostopno prek: <http://foreignpolicy.com/2015/08/28/no-negotiations-until-houthis-surrender-yemeni-government-says/> (21. september 2015).

Suez Canal Authority. 2008a. *About Suez Canal*. Dostopno prek: <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=17> (4. december 2015).

--- 2010b. *Saving in distance*. Dostopno prek: <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=11> (17. marec 2010).

--- 2014c. *Rules of navigation*. Dostopno prek: <http://www.suezcanal.gov.eg/NR.aspx> (14. december 2014).

--- 2015d. *Traffic Statistics*. Dostopno prek: <http://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=7> (22. november 2015).

--- 2015e. *Brief Yearly Statistics*. Dostopno prek: <http://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=4> (11. november 2015).

--- 2015f. *Yearly Reports 2014*. Dostopno prek: <http://www.suezcanal.gov.eg/Files/Publications/119.pdf> (22. november 2015).

Šik, Sebastjan. 2013. Intervju z avtorjem preko e-pošte, 4. februar.

Štemberger, Rok. 2015. Intervju z avtorjem preko e-pošte, 21. april.

Švetak, Jelenko. 2013. Intervju z avtorjem preko e-pošte, 4. marec.

TASC Consulting & Capital. 2011. Eilat Port Privatization Company & Transaction overview. Dostopno prek: http://www.gca.gov.il/NR/rdonlyres/33310CC6-E040-4394-A335-95D48C0DDBB6/0/TASCIL_EilatPortPrivatization_140311.pdf (27. oktober 2015).

Tekavec, Vanja. 2015. Ladje zaradi Sueškega prekopa ne bodo v Kopru nič prej. *Delo*, 11. avgust. Dostopno prek: <http://www.delo.si/gospodarstvo/podjetja/ladje-zaradi-sueskega-prekopa-ne-bodo-v-kopru-nic-prej.html> (14. september 2015).

The Economic Weekly. 1957. Economic Impact of Suez Crisis on Middle East. 6. julij. Dostopno prek: http://www.epw.in/system/files/pdf/1957_9/26-27-28/economic_impact_of_suez_crisis_on_middle_east.pdf (13. december 2014).

The Worldfolio. 2015a. Aqaba: Strategic location with access to market of 1bn consumers. Dostopno prek: <http://www.theworldfolio.com/news/aqaba-strategic-location-withaccess-to-market-of-1bn-consumers/3620/> (27. oktober 2015).

--- 2015b. Port Sudan a centre of industry, logistics and export. Dostopno prek: <http://www.theworldfolio.com/news/port-sudan-centre-of-industry-logistics-and-export/3737/> (27. oktober 2015).

Thiel, Tobias. 2012. *Yemen's Arab Spring: From Youth Revolution to Fragile Political Transition*. Dostopno prek: http://www.lse.ac.uk/IDEAS/publications/reports/pdf/SR011/FINAL_LSE_IDEAS__YemensArabSpring_Thiel.pdf (19. januar 2015).

Thompson, Scott. 2015. *10 Facts About Piracy in Somalia*. Dostopno prek: http://www.ehow.com/list_7722348_10-piracy-somalia.html (19. april 2015).

Trávnicek, Natasha. 2012. Asian involvement in anti-piracy operations in the Gulf of Aden. *Consultancy Africa Intelligence*. Dostopno prek: http://www.consultancyafrica.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1084:asian-involvement-in-anti-piracy-operations-in-the-gulf-of-aden-&catid=58:asia-dimension-discussion-papers&Itemid=264 (13. januar 2015).

Luthar, Denis. 2015. Univerza v Mariboru: Pravna Fakulteta. *Pravna ureditev odprtega morja*. Dostopno prek: file:///C:/Users/lukabr/Downloads/UN_Luthar_Denis_2015.pdf (30. oktober 2015).

Trudy, Elen, Igor Trupac in Jurij Kolenc. 2012. *Intermodal Transport Review: Container Boom in the Port of Koper*. Dostopno prek: <http://hrcak.srce.hr/file/123350> (24. april 2015).

United Nations. 2014. *Review of the Maritime transport 2014*. Dostopno prek: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf (24. november 2015).

U.S. Energy Information Administration. 2013a. Suez Canal, Sumed Pipeline are key parts of Egypt's role in international energy markets. Dostopno prek: <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=12371> (22. november 2015).

--- 2014b. World oil transit chokepoints. Dostopno prek: <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3> (8. december 2014).

--- 2014c. Country Analysis Brief: Saudi Arabia. Dostopno prek: http://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/countries_long/Saudi_Arabia/saudi_arabia.pdf (26. oktober 2015).

Vectorworldmap. 2015. Accurate world map. Dostopno prek: <http://www.vectorworldmap.com/> (11. november 2015).

Voccia, Erminia. 2015. The economic consequences of Somali piracy in the Mediterranean region. *Mediterranean affairs*. Dostopno prek: <http://www.mediterraneanaffairs.com/en/events/the-economic-consequences-of-somali-piracy-in-the-mediterranean-region.html> (25. november 2015).

Lossow, Tobias in Stephan Roll. 2015. Egypt's Nile Water Policy under Sisi. *German Institute for International and Security Affairs*. Dostopno prek: http://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/comments/2015C11_lsw_rll.pdf (3. november 2015).

Waldo, Mohamed Abshir. 2009. *The two piracies in Somalia: Why the world ignores the other?* Dostopno prek: http://imcsnet.org/imcs/docs/somalias_twin_sea_piracies_the_global_aramada.pdf (11. januar 2015).

Wasser, Loius. 2009. Somali piracy costs Suez Canal business. *SF Gate*, 29. april. Dostopno prek: <http://www.sfgate.com/news/article/Somali-piracy-costs-Suez-Canal-business-3163446.php> (24. november 2015).

Weitz, Richard. 2009. Countering the Somali Pirates: Harmonizing the International Response. *Journal of Strategic Security*. Dostopno prek: <http://scholarcommons.usf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1055&context=jss> (13. januar 2015).

World Bank. 2012. The Piracy of Somalia. Dostopno prek: <http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/pirates-of-somalia-executive-fact-sheet.pdf> (19. april 2015).

Zagoričnik, Petra. 2009. Pregon piratov po mednarodnem pravu. *Evropska pravna fakulteta v Novi Gorici*. Dostopno prek: http://www.unaslovenia.org/sites/default/files/file/zagoricnik-pregon_piratov.pdf (30. oktober 2015).

Zanderholm, Malin. 2014. *Royal Military Academy Brussels: Another Failed State in the Gulf of Aden*. Dostopno prek: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:729494/FULLTEXT01.pdf> (21. september 2015).