

UDK: 327(569.4)
DOI: 10.5937/KonGef24105Z
Прегледни научни рад

КРИЗА НА ЦРВЕНОМ МОРУ – ГЕОПОЛИТИЧКА ПОЗАДИНА И УТИЦАЈ НА ГЛОБАЛНУ ЕКОНОМИЈУ

Срђан Жупац¹

Апстракт: Криза на Црвеном мору је кренула крајем октобра 2023. године када је исламистички покрет Хути лансирао ракете и наоружане беспилотне летилице на Израел захтевајући прекид рата у појасу Газе. С обзиром да су се ови напади показали неуспешним, покрет се окренуо ближим циљевима – међународним бродовима који пролазе кроз мореуз Баб ел Мандеб и блокаде поменутог. У почетку мете су били бродови који су имали било какву везу са Израелом да би се касније, међутим, да листа проширила. Убрзо затим, САД и њени савезници су послали ратне бродове како би пружили одбрану теретним бродовима који саобраћају на овом правцу. Покрет Хути представља исламистичку политичку и војну организацију састављену од претежно шиитских муслимана. Основан је почетком 90-их година XX века као опозициони покрет тадашњој власти. Временом, покрет је све више растао да би се током Јеменске револуције 2011. године (део Арапског пролећа) позиционирао као један од најснажнијих у држави. Убрзо су ставили под своју контролу већи део северозападног дела земље укључујући и главни град Сану. Тада је кренуо грађански рат који многи сматрају да представља посреднички рат између Саудијске Арабије (подржава стару владу) и Ирана (подржава Хуте). Један од највећих проблема свакако јесте и велики притисак под којим је глобална економија. Наиме, Црвено море са Суецким каналом и мореузом Баб ел Мандеб представља једну од најважнијих светских трговачких рута са годишњим уделом од око 15% у светској трговини. Због лоше безбедносне ситуације као и огромног скока цена осигурања, већина великих бродских компанија је преусмерила своје бродове на руту око Рта добре наде. Проблем представља што је ова рута временски дужа за неколико недеља и неколико хиљада километара па је самим тим и цена путовања много скупља. Такође, земље које имају луке на Црвеном мору (Египат, Судан, Еритреја, Израел, Јордан, Саудијска Арабија) су се нашле у тешком положају.

Кључне речи: Црвено море, Баб ел Мандеб, Хути, Израел, Палестина

УВОД

Крајем октобра 2023. године свет је задесио још један регионални сукоб у подручју Блиског истока. Свега неколико недеља касније од избијања рата између Израела и Хамаса, исламистички покрет Хути се умешао у овај сукоб тако што је кренуо са гађањем међународних бродова кроз мореуз Баб ел Мандеб захтевајући прекид рата у појасу Газе. С обзиром да захтеви нису били испуњени, напади су се наставили и закључно са јуном 2024. године и даље трају. Ситуација је уз помоћ САД и њених савезника стављена под неку врсту контроле, али напади, а самим тим и притисак на глобалну економију и даље траје.

Јемен је још од стицања независности био подељен на две суверене државе на чијим територијама је живео један народ који је одувек сањао о уједињењу. Међутим док се чекало на исто, народ се због различитог друштвеног и државног уређења све више удаљавао. Када је на крају до уједињења дошло, може се рећи да је већ било касно и да су разлике биле непремостиве. Све ово је и довело до стварања покрета Хути који ће имати кључну улогу у кризи на Црвеном мору.

У првом делу рада проћи ћемо кроз читав ток догађаја од почетка овог сукоба крајем октобра 2023. године па закључно са мајем месецом 2024. године. У другом делу рада осврнућемо се на кратку историју овог простора и геополитичка дешавања која су и довела до овог сукоба. На крају, у трећем делу рада анализираћемо какав утицај ова криза има на глобалну економију и шта се све може урадити како би се стабилизовала ова деликатна ситуација.

¹ Војногеографски институт „Генерал Стеван Бошковић“, Београд, Србија, szupac@gmail.com, ORCID: 0009-0002-1095-2075

ТОК ДОГАЂАЈА

Криза на Црвеном мору кренула је 19. октобра 2023. године када је разарач америчке морнарице *USS Carney* оборио неколико крстарећих ракета и дронова које су Хути упутили ка Израелу и овај догађај је означио улазак САД у сукоб (Copp & Baldor, 2023). Неколико пројектила пресрели су и Саудијска Арабија, француска морнарица као и израелско ваздухопловство и њихов ПВО систем *Arrow*. Око недељу дана касније два дрона лансирана из јужног дела Црвеног мора, обрена су код египатских градова Табе (погођена зграда поред болнице – шест повређено) и Нувеибе (близу електране) близу египатско – израелске границе (Hassan & Williams, 2023). Неколико дана касније већи број крстарећих ракета који је кренуо ка граду Еилату на крајњем југу Израела, је уништен од стране израелске војске и то изнад Земљине атмосфере, што се сматра првим случајем свемирског рата у историји (Barber, 2023).

Почетком новембра амерички дрон *MQ-9 Reaper* је оборен од стране Хутија близу обала Јемена. Званично саопштење Пентагона је било да је дрон летео изнад појаса Газе и сакупљао податке који би помогли у избављању таоца (Watson, 2023). Средином новембра амерички разарач *USS Thomas Hudner* оборио је већи број дронова лансираних како према Израелу, тако и према самом броду (Irwin, 2023). Крајем новембра америчка морнарица оборила је *KAS-04* дрон, послат од стране Хутија, близу мореуза Баб ел Мандеб (Baldor, 2023). Дан касније, саудијски медији су известили да је током израелског ваздушног напада погођено складиште оружја у Сани, да би убрзо затим Хути то демантовали и рекли да је у ствари погођена бензинска пумпа (Joyce, 2024). У овом периоду Хути се окрећу и ка цивилним метама – комерцијалним бродовима са било каквом израелском конекцијом. Дана 19. новембра 2023. године Хути се помоћу хеликоптера *Mil Mi-17* укрцавају на брод *Galaxy Leader* (један од власника компаније је израелског порекла) који је био на на путу за Индију (25 чланова посаде) и шаљу брод у јеменску луку Ходеида (McGarvey & Da Costa, 2023).

Почетком децембра амерички разарач *USS Mason* оборио је дрон лансиран из Јемена (Reuters, 2023). Неколико дронова који су за циљ имали комерцијалне бродове, такође су пресретени и оборени. Неколико дана касније фрегата француске морнарице *Languedoc* пресрела је два дрона лансираних из луке Ходеида (The Times of Israel, 2023). Око недељу дана касније америчка морнарица је оборила већи број дронова, док је египатски ПВО пресрео дрон изнад града Дахаба на југу Синајског полуострва (Al-Ahram, 2023). Крајем децембра Хути су наставили са нападима уз помоћ дронова на југу Израела док су америчке снаге обориле већи број истих. Током овог месеца Хути су кренули са нападима на све бродове (без израелске конекције) који пролазе поред њихових обала, тако да је 12 децембра 2023. године ракетама гађан норвешки танкер *Strinda* који је превозио палмино уље из Малезије за Италију (Gambrell, 2023). У наредним недељама Хути су извели нападе на неколико комерцијалних бродова, али већина ракета је пресретена од стране британског разарача *HMS Diamond* и америчког брода *USS Laboon* (Chatterjee, 2023). Крајем децембра сингапурски контејнерски брод *Maersk Hangzhou* нападнут је од стране јеменских бродова. Хеликоптери са америчког носача авиона *USS Dwight D. Eisenhower* и разарача *USS Gravelly* су притекли у помоћ и потопили већину бродова (10 погинулих) што представља прве жртве од почетка ове кризе (Durbin, 2023).

Почетком јануара Хути су напали америчке и савезничке бродове великим бројем дронова и балистичких ракета. Већина је оборена, али са много скупљим ракетама у односу на ракете јемених побуњеника. Дан после овог напада америчке специјалне снаге (*US Navy SEALs*) извршиле су рацију на брод близу обала Сомалије где је пронађен већи број оружја и ракетних делова иранске производње на путу за Јемен (два америчка војника погинула) (Callahan & Britzky, 2024). Уследили су ваздушни напади (први од почетка кризе) САД-а, Велике Британије и њихових савезника на неколико десетина локација у Јемену (петоро погинуло), који су трајали неколико дана (Betz, 2024). Ова операција је названа „*Poseidon Archer*“. Крајем јануара француска фрегата *Alsace* и индијски разарач *INS Visakhapatnam* притекли су у помоћ запаљеном нафтном танкеру *Marlin Luanda* који је био нападнут од стране Хутија у Аденомском заливу (Ministère des Armées, 2024). Као испомоћ из ЕУ стигла је и данска фрегата *HDMS Iver Huitfeldt* (Gronholt-Pedersen, 2024). Током друге половине јануара наставили су се напади на комерцијалне бродове међутим, никакве озбиљније штете није било.

Почетком фебруара наставило се са ваздушним нападима на територији Јемена (17 погинулих), а у Црвено море допловила је и немачка фрегата *Hessen* као још једна испомоћ са старог континента (FOX News, 2024). Средином месеца америчка војска запленила је још један брод из Ирана који је достављао Хутима велику количину балистичких ракета, дронова и експлозива. Дана 19 фебруара 2024. године Европска Унија започела је операцију „*Aspides*“ („заштитник“) која има за циљ слање ратних бродова у Црвено море као вид заштите

комерцијалних бродова од стране Хутија. Седиште операције налази се у Лариси (Грчка) (Al Jazeera, 2024). Крајем фебруара током ваздушних напада дошло је и до првих цивилних жртава (један погинуо). Неколико дана касније грчка фрегата *Hydra* такође долази у Црвено море као испомоћ (Gencturk, 2024). Током читавог фебруара било је напада на комерцијалне бродове међутим, најозбиљнији је био 18. фебруара 2024. године када је теретни брод *MV Rubymar* (Белизе) нападнут у мореузу Баб ел Мандеб док је пловио из УАЕ ка Бугарској. Оштећен је веома озбиљно тако да се посада морала евакуисати. Две недеље касније потонуо је заједно са око 40.000 тона ђубрива које је превозио (Parker, 2024).

Почетком марта италијански разарач *Caio Duilio* оборио је неколико пројектила и дорнова који су ишли ка њему (Wintour, 2024). Холандска фрегата *HNLMS Tromp* послата је у Црвено море како би потпомогла операцију „*Prosperity Guardian*“ коју предводи САД (The Maritime Executive, 2024). Средином месеца наставило се са ваздушним нападима на лучке градове и места у западном Јемену под контролом Хутија (11 погинулих). Крајем марта Хути су постигли договор са Русијом и Кином, пристајући да обезбеде сигуран пролаз за њихове бродове у замену за политичку подршку. Недељу дана касније у Црвено море уловљавају руска крстарица *Varyag* и фрегата *Marshal Shaposhnikov* (Farrell, 2024). Што се комерцијалних бродова тиче, почетком марта Хути су погодили брод за расуте терете *True Confidence* (Бахами) приморавши посаду да напусти брод (троје погинулих). У помоћ је пристигао индијски брод *INS Kolkata* који је успешно спасао 21 члана посаде (Saul, 2024). Остали напади током месеца нису били толико опасни.

Почетком априла израелска корвета *INS Magen* оборила је дрон који је ушао у ваздушни простор Израела на крајњем југу државе (Haaretz, 2024). Средином месеца Хути су заједно са Ираном лансирали неколико дронова на Израел који су успешно пресретени и уништени. До краја месеца наставило се са међусобним уништавањем дронова и ракета. Наставили су се напади и на комерцијалне бродове, где је крајем априла дроном нападнут португалски брод *MSC Orion* неких 600 km од јеменске обале у Арапском мору што је представљало најдаљи напад Хута у досадашњем току кризе што је изазвало велике забринутости у западном свету (Hand, 2024). Озбиљнијих напада није било.

Током маја месеца Хути су тврдили да су оборили неколико америчких дронова, међутим то није са сигурношћу потврђено. Крајем месеца дошло је до још једног ваздушног напада од стране САД и УК на више локација широм Јемена (16 погинулих) (Liebermann, 2024). Као одговор на израелску офанзиву у Рафи у појасу Газе, Хути су обећали да ће још јаче напасти бродове које су у било каквој вези са или превозе робу у Израел. То су и учинили, већи број комерцијалних бродова је нападнут, али озбиљније штете скоро да уште није ни било.

ГЕОПОЛИТИЧКА ПОЗАДИНА

Иако су представљали јединствену етничку групу Јужни Арабљани никад нису били уједињени. Прву препреку чинио је сам рељеф овог подручја где се насељенији део државе представљен високим планинама (3.000 m) налазио на западу, док се велика и веома топла пустиња налазила на истоку. Друга препрека јесте било више локалних културних карактеристика које су утицале на друштвено – политичку ситуацију у Јемену. У северозападном делу Јемена живе *Зајдије* који са бројем од скоро 10 милиона следбеника чине трећу највећу грану шиитског ислама. С обзиром да је по учењу био најближи сунитском исламу (од свих шиитских грана) никад није довео до верских тензија, али је помогао у стварању специфичног локалног друштва. И данас, ова племена са севера, имају веома велики утицај друштвеном и политичком животу Јемена (велика количина наоружања) што представља огромну пререку ка стварању стабилне и модерне државе. Важно је рећи и то да Британци током своје владавине никад нису покушавали да наметну јединствену власт над колонијалним поседима у Јемену сем у Адену који је представљао једну од најбитнијих лука у овом делу света (Gagić, 2018). Након стицања независности, државом је завладала марксистички орјентисана политичка партија чији је највећи проблем био тај како ујединити јужни (марксистички) са северним (анархистичким) делом земље (Day, 2012).

Подстакнута арапским национализмом који је долазио из Египта, идеја о уједињењу Јемена почела је да се ствара још током 50-их година прошлог века. Стварањем *Јеменске Арапске Републике* (Северни Јемен) 1962. године и *Народне Демократске Републике Јемен* (Јужни Јемен) 1967. године идеја је постајала све реалнија, али на уједињење се и даље морало чекати. Проблем су представљале велике разлике између ове две државе првенствено у политичком уређењу. Јужним Јеменом управљао је снажан, високо централизован једнопартијски систем који је одржавао међурегионалну равнотежу у држави, док су Северним Јеменом владале

племенске елите са северних територија земље. Један од кључних тренутака је свакако био и грађански рат који је избио у Јужном Јемену 1986. године због несугласица у самом врху *Комунистичке партије Јемена* и неуспелог државног удара (Day, 2012). Такође, због постепеног распада Совјетског Савеза (великог партнера) држава је упала у економску и безбедносну кризу. Открићем нафте 1984. године и подршком од стране Саудијске Арабије (и САД), кренуло је и ширење сунитског фундаментализма и екстремизма који ће имати велики утицај на даља политичка дешавања у држави. Иако су разлике између две државе биле огромне, због лоше ситуације у којој се Јужни Јемен нашао, уједињење је изгледало као једина добра опција (Gagić, 2018).

На крају је дошло до дуго очекиваног уједињења 22. маја 1990. године. Уследио је низ договора. Успостављен је вишепартијски систем са парламентом који се бира на слободним изборима. Председник *Али Абудалх Салих* (1942 – 2017) и половина министара су дошли из Северног Јемена док су премијер и друга половина министара били из Јужног Јемена (Day, 2012). Међутим долазило је до све већих дистанцирања и несугласица између две стране кулминирајући серијом атентата на чланове Комунистичке партије који су сматрани са највећу политичку претњу хегемонистичким амбицијама са севера. Битно је нагласити и стварање све бољих односа између Салиха и сунитских екстремистичких група. Ширење радикалног *Салафизма* почело је 80-их година XX века којег су подржали како Саудијска Арабија, тако и Сједињене Америчке Државе како би спречиле ширење совјетског утицаја у региону (Gagić, 2018). Само друштво је такође било доста подељено, што се и показало на првим парламентарним изборима 1993. године где је Салихова партија победила у регионима Северног Јемена, док је Комунистичка партија убедљиво славила у регионима Јужног Јемена (Day, 2012). Влада је једва формирана, а Комунистичка партија је, због предлога о федерализацији државе, оптужена да планира сецесију и све ово је довело до новог грађанског рата 1994. године. Север је, уз помоћ сунитских екстремиста и џихадиста, однео убедљиву победу и тако дефинитивно означио почетак своје хегемоније и ставио тачку на сан о Јемену као добровољно уједињеној земљи (Gagić, 2018).

Салафити и други сунитски екстремисти наставили су свој живот нормално у Јемену, што ће се негативно одразити на безбедност истог. У међувремену, у пограничном региону са Саудијском Арабијом дошло је до стварања прве зајдитске политичке партије (као одговор на јачање салафизма), али је била кратког века због мноштва политичких компромиса која је правила. На политичку сцену онда ступа некадашњи члан ове партије *Хусеин ал-Хути* (1959 – 2004) који се удаљио од партије из идеолошких разлога и провео неко време у Сирији и Ирану где је и добио своје политичке и економске идеје. По повратку у Јемен основао је организацију „*The Believing Youth*“ („*al-Shabāb al-Mu'min*“). У почетку ово је био мирни теолошки покрет да би са почетком XXI века, због турбулентних политичких дешавања, како на локалној тако и на глобалној сцени дошло до његове радикализације. Наиме 12. октобра 2000. године дошло је до терористичког напада у луци Аден где је амерички ратни брод *USS Cole* био мета бомбаша самоубице (17 америчких војника погинуло). С обзиром да је Салихов режим био веома близак са јеменским екстремистима који су организовали овај терористички напад, уз много притисака стао је на страну САД, што је значило окретање екстремиста против њега (Gagić, 2018). Међутим нису само екстремисти били незадовољни овим потезом. Ал-Хути је почео са говорима мржње према САД и Израелу, али и против Салафита и Зајдија, а хвалећи Хезболах и Иран због одлучности да се супротставе непријатељима ислама (Gagić, 2016). Због све ватренијих и агресивнијих говора сам ал-Хути је убијен 2004. године али то је само инспирисало Хутије (његове следбенике) да истрају у својој борби. У наредним годинама уследио је велики број сукоба. У јужном делу земље због све већих политичких немира формирао се већи број сепаратистичких група, међу којима је и *ал-Хирак*, покрет основан 2007. године од стране пензионисаних војних официра. Критиковали су режим због велике корупције, неуспеле демократије и хегемонистичке политике према југу. Проблем је била и све већа несташица воде. Побуне које су уследиле биле су очекиване (Gagić, 2018).

Почетком 2011. године кренули су велики народни протести (без политичких партија) када се велики број протестаната нашао на улицама јеменских градова. Иако су у почетку протести били мирни, дошло је до појаве све већег броја насилних инцидената тако да су ствари почеле да се отимају контроли. Један од таквих инцидената јесте и снајперски напад на демонстранте 18. марта 2011. године (52 погинулих). Нажалост дошло је и до све већег укључивања политичких партија тако да се са народних протеста прешло на немилосрдну политичку борбу за власт. Међународне заједнице, поготово оне у окружењу, одлучиле су да интервенишу и иницирале Салихов силазак са власти (Gagić, 2018). После тешког рањавања и великог броја компромиса Салих је пристао и на изборима 2012. године његов заменик *Абд Рабо Мансур ел Хади* (1945 -) постаје нови председник Јемена. Иако је скоро половина владе била

из Салихове партије у влади је био и велики број жена, младих, као и озбиљан проценат људи са југа (као и сам председник) тако да је било разлога за оптимизам (Lackner, 2014). У влади су још били и ал-Хирак, *Ansar Allah* (Хути) и *Al-Rashad Union* (Салафити). Почетком 2014. године предложено је формирање шест федералних регија и два одвојена града (Сана и Аден) како би се превазишле регионалне разлике и повећала аутономија на регионалном нивоу (Gagić, 2016). Овој идеји успротивили су се Хути јер су мислили да ће подела имати лоше последице по јединство нације, као и јужњаци који јесу хтели федерализацију, али само на две регије (одбијена због могућности сецесије). Ово неслагање око веома битног питања за будућност саме државе можда најбоље објасњује неуспех јеменске владе. Такође, због многих компромиса, бивши председник Салих не само да је остао у земљи, већ је остао и на челу своје партије која је чинила скоро половину владе (Gagić, 2018).

Нешто што иоле личи на суверену државу престало је да постоји почетком 2015. године када су Хути уз подршку делова војске лојалне бившем председнику освојили скоро целу територију бившег Северног Јемена. Кренуо је нови грађански рат. Извршен је напад и на председничку палату у Сани одакле је председник Хади прво пребегао у Аден, а онда у Саудијску Арабију. Хутси су распустили парламент и формирали „*Револуционарни комитет*“ („*al-Lajna al-Thawriyya*“) и тако су успоставили контролу над главним градом, а Јемен као држава од тог тренутка, постоји само формално. У сукоб се умешала и Саудијска Арабија због могућности да шиитске побуњенике подржава Иран. Арабија је прво подржавала бившег председника Салиха (новцем и оружјем) пре његовог пада, јер није хтела промене. Међутим када је он склопи савез са Ираном, окренула се против њега. Ипак и после неколико година борбе Саудијска Арабија са делом јеменске војске и полиције није имала веће успехе против Хутија и делова војске још одане бившем председнику. Једино су јужни делови земље колико-толико ослобођени (Gagić, 2018). Јемен се поред рата суочио како са економским тако и са здравственим проблемима. Ово је једна од најсиромашнијих држава света и због ратне ситуације у истој дошло је до велике nestaице хране (око 60% становништва је неухрањено). Због све лошијих услова живота и глади дошло је и до велике епидемије колере (1.700 умрлих) (Asrar, 2017). Велике западне силе (САД, ВБ) донирају велику количину новчане помоћи Јемену, али у исто време продају и велику количину оружја Саудијској Арабији (Lackner, 2017). Ово првенствено јесте посреднички рат (Саудијске Арабије и Ирана), али и нешто више. Због фрагментиране природе друштва и политичке нестабилности, овај регион је увек имао проблема које је покушао решити уједињавањем у једну државу, али нажалост безуспешно.

УТИЦАЈ НА ГЛОБАЛНУ ЕКОНОМИЈУ

Црвено море представља један од највећих светских међуокеанских трговачких путева где се на југу улази преко мореуза Баб ел Мандеб, а на северу преко Суецког канала. Просечно негде око девет милиона барела нафте дневно прође кроз мореуз Баб ел Мандеб што чини око 9% од укупне глобалне дневне потражње за овом сировином (US Energy Information Administration, 2023). Кроз Суецки канал годишње прође око 30% глобалног контејнерског саобраћаја и око 15% од укупне светске трговине се одвија овим правцем (UNCTAD, 2024). Просечно, негде око 1.500 трговачких бродова месечно прође кроз овај канал.

Како су напади Хута кренули, трговина кроз Суецки канал се драстично смањила, пошто је већина бродских компанија одлучила да преусмери своје бродове на знатно дужу, али и безбеднију руту око Рта добре наде. Проблем представља што је ова рута до 7.000 nm² (29% више) и до 13 дана путовања (17% више) дужа у односу на руту кроз Црвено море. Упркос додатним трошковима и изгубљеном времену, све велике бродске компаније преусмериле су своју флоту на дужу руту, док је већи број мањих компанија наставио да плови кроз Суецки канал (Notteboom et al., 2024). Од половине децембра 2023. године до почетка јануара 2024. године негде око 360 контејнерских бродова (око 16% глобалне контејнерске флоте) преусмерено је ка Рту добре наде, што чини негде око 80% од укупног броја контејнерских бродова који иначе пролазе Суецким каналом (Container News, 2024). Ово преусмеравање бродова преко Рта добре наде има неколико импликација.

Први проблем јесте утицај на капацитет саме флоте. Наиме, масовно преусмеравање флоте око Африке захтева много више бродова како би се превезла иста количина робе у истом временском интервалу. За типичну линијску руту Северна Европа – Азија потребно је негде око 11 бродова како би се одржала недељна фреквенција. Са скретањем руте и непромењеном брзином кретања (око 16 чворова), биће потребно додати најмање два брода како би се

² 1 nm (наутичка миља) = 1,852 km

одржала фреквенција (Notteboom et al., 2024). Са позитивне стране ово преусмеравање помоћиће у апсорпцији велике количине бродова која је ушла на тржиште у другој половини 2022. године. Међутим, са негативне стране овакава нагла промена у распореду флоте сигурно ће проузроковати краткорочно ограничење капацитета што ће захтевати око 200 додатних бродова узимајући у обзир величине истих и регион који се опслужује (Nightingale, 2024). Ако се у обзир узме и то да се полако враћају и руте које су раније биле суспендоване (COVID-19), као и планирани велики број нових бродова (око 480) који треба да уђе на тржиште током 2024. године, исто ће са сигурношћу бити преоптерећено.

Други проблем јесте иницијални ефекат шока који је криза на Црвеном мору имала на глобалну транспортну мрежу. Током почетка кризе велики број компанија је био у неизвесности дали да зауставе руту преко Суецког канала или да крену са преусмеравањем преко Рта добре наде. Неки бродови нису ни кренули из азијских лука, док су други променили курс током самог путовања (чак и више пута). На крају, већина великих бродских компанија одлучила је да обустави руту кроз Црвено море и изабере сигурније и трајније решење (око Африке) што је онда омогућило прикупљање јаснијих логистичких података (очекивано време транзита, расположив капацитет бродова) (Notteboom et al., 2024).

Следећи проблем јесте тај да је због преусмеравања бродова око обала Африке, Средоземно море такорећи постало поморска „слепа улица“. Због овога, бродске компаније ће највероватније корисити луке у близини Гибралтарског мореуза (Тангер, Валенсија) и одатле настављати пут ка великим северноевропским лукама (Бриж, Антверпен, Ротердам, Хамбург) као и ка источној обали САД. Такође, велике афричке луке на западној обали (Лагос, Котону, Ломе, Абиџан) би добиле на значају (Chen et al., 2020).

Проблем свакако јесте и повећана емисија штетних гасова, које ће бродови испуштати, настала због промене руте око Рта добре наде (већа удаљеност, дужа пловидба, додатни бродови). Процењено повећање износиће око 42% за појединачне бродове и око 67% за читаву флоту на овој рути на недељном нивоу. Ове додатне емисије гасова представљаће проблем за ову врсту саобраћаја која има задатак да смањи исту за око 25% до 2030., око 75% до 2040. и око 100% до 2050. године (ИМО, 2023).

Крајњи проблем јесу и много мањи приходи од путарина кроз Суецки канал за Египат због смањеног транзита кроз исти услед промене руте већине бродова. Током 2023. године приход од путарина је износио нешто више од девет милијарди долара (2% БДП државе) што представља главни извор прихода за Египат (Reuters, 2023). Процењује се да је само од средине децембра 2023. године до почетка јануара 2024. године изгубљено негде око 300 милиона долара прихода од путарина и то само од контејнерских бродова.

Криза на Црвеном мору довела је до поновног покретања теме о већој флексибилности поморских рута у глобалној транспортној мрежи. Уска грла (застоји) у поморском транспортном саобраћају као што је мореуз Баб ел Мандеб (па и само Црвено море) су бројна (Малајски мореуз, Панамски канал) па су зато рађени и разни планови како би се они заобишли, понајвише ради безбедности саме пловидбе, али за сада нису уродили плодом (Notteboom et al., 2024).

Као што се могло и очекивати, криза на Црвеном мору имала је приметан утицај на цене транспорта робе контејнерским путем. *Shanghai Containerized Freight Index* за Северну Европу је у периоду од средине новембра 2023. године до краја јануара 2024. године забележио пораст од око 339%, док је за Медитеран забележен пораст од око 252% у истом периоду. *Drewry World Container Index* за транспорт робе од Кине до Северне Европе забележио је пораст од 282% у истом периоду (новембар – јануар). Цене превоза су скочиле и на другим трговинским, углавном транспацифичким рутама, поготову на рути Кина – источна обала Северне Америке коју је поред кризе на Црвеном мору задесио и проблем ниског водостаја Панамског канала тако да због тога долази и до поновног активирања лука на западној обали северноамеричког континента. Такође, ова криза може утицати и на дугорочне уговоре о цени транспорта робе, јер ако ова криза потраје нови уговори ће се преговарати по много већим ценама него пре избијања исте (Notteboom et al., 2024). Веће цене транспорта робе условљене су и додатним трошковима горива због веће дужине нове руте (око Африке), али и због повећања трошкова осигурања који су порасли са око 0,07% вредности брода средином децембра 2023. године на око 1% вредности брода крајем јануара 2024. године (Economist Intelligence Unit, 2024). Међутим, упркос повећаним трошковима горива и осигурања, уштеда због неплаћања путарине кроз Суецки канал (и до милион долара) значајно смањује разлику трошкова између ове две руте. Све ово даје бродским компанијама још мање подстицаја да се врате на стару руту (Црвено море). Због додатних трошкова у промени руте већина бродских компанија је увела посебне накнаде. Од краја новембра 2023. године уведена је „додатна накнада за ратни ризик“

за превоз робе у и из Израела, док су неке компаније увеле и „накнаду за Црвено море“ за превоз робе у и из лука на Црвеном мору. Упркос вишим ценама транспорта робе, не очекује се да ће криза на Црвеном мору драстично побољшати неравнотежу између понуде и потражње на контејнерском тржишту. Са очекиваним доласком нових бродова на тржиште током 2024. године, исто ће постати толико презасићено да ће имати и више него довољно средстава да покрије поремећаје у транспорту настале услед црвеноморске кризе (Notteboom et al., 2024).

Велике бродске компаније, због кризе на Црвеном мору, покушавају да се прилагоде новој рути око Рта добре наде тако што врше диверзификацију својих ланаца снабдевања и траже алтернативне руте и начине транспорта. Размишља се и о коришћењу евроазијских копнених железничких пруга које су доста брже, али и доста скупље у односу на поморски транспорт. Путовање најсевернијим железничким коридором (Кина – Казахстан – Русија – Пољска – Западна Европа) траје негде око 20 дана, а цене транспорта робе достижу и до 15.000 евра по контејнеру, па се зато и не очекује неко веће повећање овог вида транспорта. Све веће је и интересовање за ваздушни транспорт, поготово из Азије (Блиски исток) у Европу и САД, због чега је и цена транспорта робе порасла за око 35% од средине децембра 2023. године до средине јануара 2024. године. Због високих цена овај вид транспорта је прихватљив понајвише у крајњим ситуацијама (Notteboom et al., 2024). Преусмеравање бродова око Рта добре наде изазвало је краткорочно закашњење испорука чије ефекте су највише осетиле прехранбена (воће и поврће) и аутомобилска индустрија. Фабрике аутомобила као што су Тесла (Берлин), Волво (Гент) и Сузуки (Естергом) морали су обуставити производњу на краћи временски период због недостатка делова (Waldersee et al., 2024). Ова краткорочна закашњења делова и производа могу довести до такозваног „ефекта бича“, где се мале флукутације могу повећати и прузроковати веће последице дуж самог ланца (Lee et al., 1997). Још једна од последица кризе у Црвеном мору јесте и несташица бродских контејнера. Због дужих путовања и прилагођавања новим рутама велики број истих се „загубио“ тако да се производња нових контејнера (Кина) повећала крајем децембра 2023. године. Неки стручњаци виде црвеноморску кризу као „савршену олују“ у глобалном ланцу снабдевања. Брзо растуће цене транспорта робе и накнада, дуже путовање бродова, несташица бродских контејнера као и низак водостај Панамског канала указује на надолазак ове „олује“. Ипак, постоји опште слагање да се кризом у Црвеном мору далеко лакше може управљати него што је то био случај са кризом за време пандемије COVID-19 (више бродова) (Notteboom et al., 2024).

Бродски транспорт, луке и глобална логистика функционишу у променљивом окружењу које карактеришу неизвесност и ризици и зависе не само од спољашњег окружења већ и од сопствених акција и пословних одлука унутар самих компанија. Велика је вероватноћа да ће током 2024. године поред кризе на Црвеном мору доћи и до још неких геополитичких тензија или екстремних временских неприлика које би могле продужити овај непоуздани период ланца снабдевања. Све ово ће захтевати детаљно палнирање како би се издржале додатне компликације. Такође, ако се ситуација у Црвеном мору убрзо не побољша, могло би доћи до повећања стопе инфлације у зависности од тога колико ће криза трајати. У међувремену, имплементирана су нека краткорочна решења (преусмеравање бродова, коришћење других врста превозних средстава, промена ланца снабдевања) која, ако се добро покажу могу бити прихваћена и као дугорочна (Notteboom et al., 2024).

Ово није први пут да се рута око Рта добре наде користила као алтернатива рути кроз Црвено море. Током разних ратова (Суецка криза – 1956, Шестодневни рат – 1967, рат Јом Кипур – 1973), повећаних пиратских активности у Аденомском заливу као и при прекомерном повећању путарине кроз Суецки канал, ова рута је била у оптицају (Notteboom & Rodrigue, 2011). Такође, ова рута поред Европе и САД може ефикасно опслуживати и обале Африке. Друга алтернатива јесте Арктички северни морски пут који је негде око 40% краћи у односу на руту кроз Црвено море и због све већег топљења арктичког леда ова рута би могла да потисне црвеноморску руту у све већој билатералној трговини између Кине и Европе. Међутим, како због економских тако и због еколошких разлога ова рута се веома слабо користи (Verny & Grigentin, 2009). Трећа алтернатива јесте коридор Индија – Блиски исток – Европа, пројекат вредан око 20 милијарди долара који је такође, за око 40% краћи у односу на руту кроз Црвено море. Рута се састоји од морског крака (Индија – УАЕ), копненог железничког крака (УАЕ – Саудијска Арабија – Јордан – Израел) и морског крака (Израел – Грчка, Италија, Француска). И четврта најприхватљивија алтернатива јесте већ споменута Транспацифичка рута која из Азије иде ка лукама на западној обали САД па онда железницом ка америчкој источној обали (Notteboom et al., 2024).

Која код решења буду искоришћена за смањивање потешкоћа изазваних кризом у Црвеном мору, треба се надати да ће ова ситуација поново покренути питање о већој отпорности самог ланца снабдевања у тренутку када је суочен са великим сметњама у нормалном транспорту (Tukamuhabwa et al., 2015). Остаје нам и да видимо да ли искуство стечено током пандемије COVID-19 може искористити у ублажавању и ове кризе.

ЗАКЉУЧАК

Хути су нападом на комерцијалне бродове са било каквом Израелском конекцијом покушали ослабити и уплашити Израелску државу и њене савезнике што им је само делимично пошло за руком. Већина напада током ових седам месеци није била изразито опасна, било због застарелог наоуружања, било због бројчано и технолошки јачих противника. Међутим, финансијски гледано, у простој замени ракета (искористи једну да уништиш другу) савезници због својих много скупљих ракета, у односу на ракете јеменских побуњеника, полако крећу да осећају новчане губитке због ове кризе.

Наравно и цео свет полако креће да осећа притисак који трпи глобална трговина због делимичног затварања руте кроз Црвено море. Убрзо са кретањем ове кризе већина транспортних компанија је послала своје бродове на алтернативну руту око Рта добре наде што је у почетку био релативно велики шок за светску економију. Међутим после тог иницијалног удара, ситуација се релативно брзо стабилизовала тако да се из привредног и економског угла овом кризом управља на релативно задовољавајући начин, тачније колико код то тренутна ситуација дозвољава.

Већи проблем првенствено по безбедност самог региона представља геополитичка позадина овог сукоба. Прихваћено је мишљење да рат у Јемену у ствари представља посреднички рат између Саудијске Арабије (подржава тренутног председника) и Ирана (подржава Хутије), две државе које се боре да постану доминантне регионалне силе. Наравно рат у Јемену је кренуо првенствено због унутрашњих разлика и подела, али због мешања страних сила у исти, прети да се прошири и изван својих граница.

ЛИТЕРАТУРА

- Al-Ahram (2023). Egypt forces intercept, down flying object off Dahab coast. Cairo: Al-Ahram. <https://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/1237/514124/Egypt/Defence/Egypt-forces-intercept,-down-flying-object-off-Dah.aspx>
- Al Jazeera (2024). EU launches Red Sea naval mission to protect shipping. Doha: Al Jazeera. <https://www.aljazeera.com/news/2024/2/19/eu-launches-red-sea-naval-mission-to-protect-shipping-from-houthi-attacks>
- Asrar, S. (2017). *Yemen: 'World's worst cholera outbreak' mapped*. Doha: Al Jazeera. <https://www.aljazeera.com/news/2017/9/5/yemen-worlds-worst-cholera-outbreak-mapped>
- Baldor, L.C. (2023). *US Navy warship shoots down a drone launched by Houthis from Yemen*. New York: The Associated Press. <https://apnews.com/article/us-iran-houthi-drone-yemen-daf0427ba836799ba29479050b866f90>
- Barber, H. (2023). *How Israel shot down a ballistic missile in space for the first time*. London: The Telegraph. <https://www.telegraph.co.uk/world-news/2023/11/04/how-israel-shot-down-ballistic-missile-in-space-houthis/>
- Betz, B. (2024). *US-UK coalition strike Iran-backed Houthi targets in Yemen after spate of ship attacks in Red Sea*. New York: FOX News. <https://www.foxnews.com/world/us-uk-coalition-strike-iran-backed-houthi-targets-yemen-spate-ship-attacks-red-sea>
- Callahan, M. & Britzky, H. (2024). *US officials say Iranian-made weapons intended for Houthis were seized in raid*. Atlanta: CNN Politics. <https://edition.cnn.com/2024/01/16/politics/us-raid-iran-houthis/index.html>
- Chatterjee, P. (2023). *Tanker hit off India coast by drone from Iran – US*. London: BBC News. <https://www.bbc.com/news/world-asia-india-67811929>
- Chen, K., Xu, S. & Haralambides, H. (2020). Determining Hub Port Locations and Feeder Network Designs: The Case of China-West Africa Trade. *Transport Policy*, 86, 9–22.
- Container News (2024). *80% of All Container Ships on Suez Route Divert to Cape of Good Hope*. Athens: Container News. <https://container-news.com/80-of-all-container-ships-on-suez-route-divert-to-cape-of-good-hope/>
- Copp, T. & Baldor, L.C. (2023). *US military shoots down missiles and drones as it faces growing threats in volatile Middle East*. New York: The Associated Press. <https://apnews.com/article/yemen-navy-warship-missiles-intercepted-2f5fc9c8a3737f762b29d5c53ec08a5b>
- Day, S.W. (2012). *Regionalism and rebellion in Yemen: A Troubled National Union*. New York: Cambridge University Press.
- Durbin, A. (2023). *US Navy helicopters destroy Houthi boats in Red Sea after attempted hijack*. London: BBC News. <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67851897>
- Economist Intelligence Unit (2024). *War risks raise marine insurance premiums*. London: Economist Intelligence Unit. <https://www.eiu.com/n/war-risks-raise-marine-insurance-premiums/>
- Farrell, J. (2024). *Houthis Reportedly Strike Deal With Russia, China For Safe Passage*. New Jersey: Forbes. <https://www.forbes.com/sites/jamesfarrell/2024/03/21/houthis-reportedly-strike-deal-with-russia-china-for-safe-passage/>

- FOX News (2024). German military ship sails toward Red Sea to join EU mission against Houthi attacks. New York: FOX News. <https://www.foxnews.com/world/german-military-ship-sails-toward-red-sea-join-eu-mission-against-houthi-attacks.amp>
- Gagić, M. (2016). *Islamska stvarnost Jemena – Kulturni, religijski i politički aspekt (Islamic Reality of Yemen – Cultural, Religious and Political Aspect)*. Belgrade: Faculty of Philology.
- Gagić, M. (2018). The politics and society of South Arabia–A dream that turned into a nightmarish reality. *The Review of International Affairs*, 69(1169), 51-69.
- Gambrell, J. (2023). *A missile fired by Yemen's Houthi rebels strikes a Norwegian-flagged tanker in the Red Sea*. New York: The Associated Press. <https://apnews.com/article/yemen-ship-attack-houthi-rebels-red-sea-946b40e6393af6216c0b6ef734311be9>
- Gencturk, A. (2024). Greece approves joining EU mission in Red Sea, deploying navy frigate to protect commercial vessels. Ankara: Anadolu Agency. <https://www.aa.com.tr/en/europe/greece-approves-joining-eu-mission-in-red-sea-deploying-navy-frigate-to-protect-commercial-vessels/3148287>
- Gronholt-Pedersen, J. (2024). Danish frigate departs for the Red Sea to assist US-led operation. London: Reuters. <https://www.reuters.com/world/middle-east/danish-frigate-departs-red-sea-assist-us-led-operation-2024-01-29/>
- Haaretz (2024). Israeli FM says Israel will retaliate economically following Erdogan's export embargo on Israel. Tel Aviv: Haaretz. <https://www.haaretz.com/israel-news/2024-04-09/ty-article-live/naval-iron-dome-intercepts-target-over-red-sea-for-first-time-hamas-no-progress-on-talks/0000018e-c0a2-db65-a7af-d0aab8ef0000>
- Hand, M. (2024). Ships told to reroute in Indian Ocean as Houthi attack range extends. Colchester: Seatrade Maritime News. <https://www.seatrade-maritime.com/casualty/ships-told-reroute-indian-ocean-houthi-attack-range-extends>
- Hassan, A.M. & Williams, D. (2023). *Drone blasts hit two Egyptian Red Sea towns, Israel points to Houthi*. London: Reuters. <https://www.reuters.com/world/middle-east/explosion-heard-egyptian-red-sea-town-near-israeli-border-witness-2023-10-27/>
- IMO (2023). *2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions From Ships*. London: IMO. [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/Resolution%20MEPC.377\(80\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/Resolution%20MEPC.377(80).pdf)
- Irwin, L. (2023). *US warship shoots down multiple 'attack drones' in Red Sea*. Washington, D.C: The Hill. <https://thehill.com/policy/international/4324690-us-warship-attack-drones-red-sea/>
- Joyce, E. (2024). *Timeline of the Red Sea Crisis (October — December 2023)*. Medium. <https://medium.com/@elijahjoyceweather21/timeline-of-the-red-sea-crisis-october-december-2023-2bc840ded659>
- Lackner, H. (2014). *Why Yemen Matters – A Society in Transition*. London: SAQI Books.
- Lackner, H. (2017). *The War in Yemen: two years old and maturing?* London: openDemocracy. <https://www.opendemocracy.net/en/north-africa-west-asia/war-in-yemen-two-years-old-and-maturing/>
- Lee, H.L., Padmanabhan, V. & Whang, S. (1997). The Bullwhip Effect in Supply Chains. *IEEE Engineering Management Review*, 43(2), 108–117.
- Liebermann, O. (2024). *US and UK carry out strikes against Houthi targets in Yemen for first time in months*. Atlanta: CNN Politics. <https://edition.cnn.com/2024/05/30/politics/us-uk-yemen-strikes/index.html>
- McGarvey, E. & Da Costa, A.N. (2023). *Japan condemns Yemen's Houthi rebels hijack of cargo ship in Red Sea*. London: BBC News. <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67470711>
- Ministère des Armées (2024). *Golfe d'Aden : sauvetage en mer réussie pour l'Alsace*. Paris: Ministère des Armées. <https://www.defense.gouv.fr/actualites/golfe-daden-sauvetage-mer-reussie-lalsace>
- Nightingale, L. (2024). *Red Sea attacks prompt 2m teu drop in Suez boxship traffic*. London: Lloyd's list. <https://www.lloydslist.com/LL1147891/Red-Sea-attacks-prompt-2m-teu-drop-in-Suez-boxship-traffic>
- Notteboom, T. & Rodrigue, J.P. (2011). Challenges to and Challengers of the Suez Canal. *Port Technology International: The Review of Advanced Technologies for Ports and Terminals World-Wide*, 51, 14–17.
- Notteboom, T., Haralambides, H. & Cullinane, K. (2024). The Red Sea Crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains. *Maritime economics & logistics*, 26, 1-20.
- Parker, A. (2024). Ship sinking in Red Sea after Houthi attack drifts north – as US Navy offer help. London: Sky News. <https://news.sky.com/story/uk-ship-sinking-in-red-sea-after-houthi-attack-drifts-north-as-us-navy-offer-help-13082231>
- Reuters (2023). Yemen's Houthis say they launched ballistic missiles at Israel. London: Reuters. <https://www.reuters.com/world/uk-maritime-agency-received-reports-suspected-drone-incident-southern-red-sea-2023-12-06/>
- Reuters (2023a). Suez Canal annual revenue hits record \$9.4 billion, chairman says. London: Reuters. <https://www.reuters.com/world/africa/suez-canal-annual-revenue-hits-record-94-bln-chairman-2023-06-21/>
- Saul, J. (2024). *Freighter hit by missile off Yemen, sailors reported missing or wounded, reports say*. London: Reuters. <https://www.reuters.com/world/middle-east/three-missing-bulk-carrier-off-yemen-after-incident-reported-shipping-source-2024-03-06/>
- The Maritime Executive (2024). Netherlands Deploys Warships to Support US and EU Red Sea Defense Missions. Plantation: The Maritime Executive. <https://maritime-executive.com/index.php/article/netherlands-deploys-warships-to-support-us-and-eu-red-sea-defense-missions>
- The Times of Israel (2023). French naval ship in Red Sea intercepts 2 drones launched from Houthi-held Yemen port. Jerusalem: The Times of Israel. <https://www.timesofisrael.com/french-naval-ship-in-red-sea-intercepts-2-drones-launched-from-houthi-held-port/>

- Tukamuhabwa, B., Stevenson, M., Busby, J. & Zorzini Bell, M. (2015). Supply chain resilience: Definition, review and theoretical foundations for further study. *International Journal of Production Research*, 53(18), 5592–5623.
- UNCTAD (2024). Red Sea, Black Sea and Panama Canal: UNCTAD raises alarm on global trade disruptions. Geneva: UNCTAD. <https://unctad.org/news/red-sea-black-sea-and-panama-canal-unctad-raises-alarm-global-trade-disruptions>
- US Energy Information Administration (2023). *Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows*. Washington, D.C: US Energy Information Administration. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61025>
- Verny, J. & Grigentin, C. (2009). Container shipping on the Northern Sea Route. *International Journal of Production Economics*, 122(1), 107–117.
- Waldersee, V., Ringstrom, A. & Mannes, M. (2024). *Tesla, Volvo Car pause output as Red Sea shipping crisis deepens*. London: Reuters. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/tesla-berlin-suspend-most-production-two-weeks-over-red-sea-supply-gap-2024-01-11/>
- Watson, E. (2023). *U.S. MQ-9 Drone shot down off the coast of Yemen*. New York: CBS News. <https://www.cbsnews.com/news/u-s-mq-9-drone-shot-down-off-yemen-coast/>
- Wintour, P. (2024). *Italian warship forced to shoot down Houthi missile in Red Sea*. London: The Guardian. <https://amp.theguardian.com/world/2024/mar/03/italian-warship-forced-to-shoot-down-houthi-missile-in-red-sea>

THE RED SEA CRISIS - GEOPOLITICAL BACKGROUND AND IMPACT ON THE GLOBAL ECONOMY

Srđan Župac³

Abstract: The Red Sea crisis began in late October 2023 when the Islamist Houthi movement launched missiles and armed drones at Israel demanding an end to the war in the Gaza Strip. Since these attacks proved unsuccessful, the movement turned to closer targets - international ships passing through the Bab el Mandeb strait and the aforementioned blockade. In the beginning, the targets were ships that had any connection with Israel, but later, however, the list expanded. Soon after, the US and its allies sent warships to provide defense for cargo ships plying this route. The Houthi movement is an Islamist political and military organization composed of predominantly Shia Muslims. It was founded in the early 90s of the 20th century as an opposition movement to the government at that time. Over time, the movement grew more and more and positioned itself as one of the strongest in the country during the Yemeni Revolution of 2011 (part of the Arab Spring). They soon brought under their control most of the northwestern part of the country, including the capital Sana'a. Then the civil war began, which many consider to be a proxy war between Saudi Arabia (supporting the old government) and Iran (supporting the Houthis). One of the biggest problems is certainly the great pressure the global economy is under. Namely, the Red Sea with the Suez Canal and the Bab el Mandeb strait represents one of the world's most important trade routes with an annual share of about 15% in world trade. Due to the poor security situation as well as the huge jump in insurance prices, most major shipping companies have diverted their ships to the route around the Cape of Good Hope. The problem is that this route is longer by several weeks and several thousand kilometers, so the price of the trip is much more expensive. Also, the countries that have ports on the Red Sea (Egypt, Sudan, Eritrea, Israel, Jordan, Saudi Arabia) found themselves in a difficult position.

Keywords: Red Sea, Bab el Mandeb, Houthis, Israel, Palestine

³ Military Geographical Institute "General Stevan Bošković", Mije Kovačević 5, Belgrade, Serbia, szupac@gmail.com, ORCID: 0009-0002-1095-2075