

LOGISTIKA KAO ZNAČAJAN SEGMENT GEOEKONOMSKIH ODNOSA

Darko Matijašević¹

Nenad Novaković²

SAŽETAK

Logistika i transport su esencija bazičnih instrumenata za egzistenciju pojedinca i društva u cjelini. Sa tehnološkim razvojem dolazi do složenosti ove tematike i neophodnosti za naučni i sistemski pristup tretiranju. Savremeni geoekonomske odnosi daju dodatnu specifičnost u posmatranju logističkih i transportnih lanaca i njihovom značaju. Zbog višeznačnih faktora koji utiču na ovu bazičnu ljudsku djelatnost postoji potreba za optimizacijom logistike i transporta.

KLJUČNE RIJEČI: logistika, transport, lanci snabdjevanja, cijena koštanja, optimizacija, tehnologija, geoeconomija

LOGISTICS AS AN IMPORTANT SEGMENT OF GEOECONOMIC RELATIONS

SUMMARY

Logistics and transport are the essence of basic instruments for the existence of an individual and society as a whole. With technological development comes the complexity of this topic and the necessity for a scientific and systematic approach to treatment. Contemporary geo-economic relations provide additional specificity in the observation of logistics and transport chains and their importance. Due to the multiple factors affecting this basic human activity, there is a need to optimize logistics and transport.

KEY WORDS: logistics, transport, supply chains, cost price, optimization, technology, geoeconomics

UVOD

Logistički i transportni lanci snabdjevanja imaju svoju istorijsku i stvarnu funkciju u mikro i makro ekonomiji. Ustanovljavanje i optimizacija sistema logistike i transporta kao ključnog mehanizma (funkcije) uvezivanja svih elemenata proizvodnog i ekonomskog ciklusa jeste bitna sa višeznačnog aspekta. Posebno se može govoriti o ključnom kontekstu, nužnosti logistike i transporta za obezbjeđenje neophodnih resursa za egzistencijalne po-

¹ doc. dr. Darko Matijašević, Ministarstvo inostranih poslova BiH

² prof. dr. Nenad Novaković, BLC, nenad.novakovic@bhc.edu.ba

trebe pojedinca ali u širem smislu društva i generalno čovječanstva. Realni izazovi kompeticije u ovom kontekstu determinišu brojne motive koji su produkti ili posljedice civilizacijskog razvoja ali i same ekonomske nužnosti. Pristupi ovoj tematici se mogu učiniti sa više osnova. Geoeconomija jeste značajna osnova sa koje se mogu posmatrati savremeni problemi logistike i transporta. Ovo posebno treba imati u vidu iz razloga što evolutivni razvoj čovječanstva, uključujući društveni ali i tehnološki, podrazumijevaju postojanje savremenih globalnih odnosa koji su nedjeljivi u posmatranju se kroz pojam globalizacije. Komunikacija i akceleracija tehnološkog razvoja značajno determinišu ove procese. Procesi imaju istorijsku i evolutivnu dimenziju. Savremeni odnosi zavise od ključnih mehanizama i subjekata koji determinišu ekonomske procese na mikro i na makro planu. Geoekonomski odnosi su kompleksno povezani sa geopolitičkim odnosima i nužno isprepleteni u višedimenzionalnom smislu. Potreba za resursima i za transportnom tih resursa ka proizvodnim kompleksima, te proizvodnja, skladištenje, transportovanje do potrošača imaju ciklično ponavljanje i biće nepromjenjeni u budućem vremenu, vrlo izazovnom za čovječanstvo i civilizaciju. Savremeni geoekonomski odnosi prepoznaju potrebu optimizacije logističkih lanaca snabdijevanja. Globalni događaji, kao prirodni ili vještački faktori (globalne pandemije, prirodne nepogode ili bezbjednosni i ekonomski konflikti) značajno determinišu ovu značajnu i kompleksnu ekonomsku funkciju. Tehnološki napredak je posebno značajan u optimizaciji logističkih lanaca i komunikacije. Može se sa pravom reći da je logistika i transport ključna ekonomska funkcija i instrument koji će ostati konstanta u djelatnosti čovjeka i civilizacije. Sadašnji, savremeni geoekonomski i geopolitički uslovi značajno determinišu logističke lance snabdijevanja. Transporne rute se optimizuju zavisno i od ovih faktora. Postoje značajne inicijative i projekti koji su u odnosu na ovaj aspekt inicirani ili su u fazi razmatranja, projektovanja i realizacije. U radu ćemo dati kratki osvrt i razmotriti neke od aspekata u ovim odnosima a sa stanovišta stvaranja osnove za racionalizaciju i optimizaciju u budućim naučnim pristupima tematici.

RANI LOGISTIČKI LANCI I GLOBALNO UMREŽAVANJE

U ranom srednjem vijeku na prostoru Evrope dolazi do sistematičnog umrežavanja logističkih ruta, ustanovljavanja lanaca snabdijevanja i razvoja trgovine na način koji će redefinisati postojeći društveno-ekonomski sistem, te stvarati uslove za kasniji liberalni i globalni pristup u ekonomskim i socijalnim odnosima. Ovi procesi ostavljaju duboke posljedice, nepovratnog karaktera, na buduće globalne društvene odnose. Postaje značajna osnova za evoluciju feudalnog društveno-ekonomskog sistema ka industrijskom, stvaranju buržoazije i posebnih klasa koji na osnovama trgovine, akumulacije kapitala i unapređenja tehnologije ubrzavaju evolutivni karakter razvoja čovječanstva (Weber, 1964:159-188). Logistika, koja je u osnovi ovih procesa se pojavljuje kao konstanta.

Hanzijatska liga (Hensiotic League) je nastala na području današnje Nizozemske ali i svih država oko Baltika i Sjevernog mora na početku 12. vijeka. Značajno je Ligu posmatrati kao prvo zajedničko tržište i organizovnu mrežu trgovine. Liga je ujedno i konfederacija u finansijskom smislu na ovom području. Kao takva predstavlja paralelnu i konkurencijsku strukturu „južnim modelima i mrežama“ koje su bile na području Italije, prvenstveno Venecija, Đenova i ostale države gradovi tog turbulentnog istorijskog perioda. Ligu treba posmatrati kao trgovačku organizaciju sa transportnim vezama koje idu ka Vizantiji ili grč-

kom dijelu „starog svijeta” u kulturološkom smislu. Posebno, komunikacija ide ka osnaženom i već državno stabilizovanom islamskom svijetu i dalje prema Istoku, ka Indiji i Kini. Znači, u realnom smislu Liga se nameće kao globalna mreža trgovine na ovom prostoru. Na prostoru Mediterana to je konkurentna Venecija i Đenova u određenom smislu. Sada, sa ovako ustanovljenom Ligom na sjeveru Evrope, imamo globalnu trgovinsku i ekonomsku mrežu na cjelokupnom području Evrope i većinske Azije. Može se konstatovati da je ovo bio pokušaj oblikovanja trgovine u globalnom smislu i da je unapredio budući kapitalistički i tehnološki razvoj. Paralelno, stvorio je osnovu u pristupu za buduće prekomorske, prije svega portugalske inicijative i kolonijalne operacije koje su uz ostale mlade evropske nacionalne identitete slijedili tek u slijedećih 300 godina (Kouzelis, 2020:13-65).

Isto tako, ulazeći u brojne motive ovakvog i budućeg djelovanja na ovom primjeru može se uočiti „osnova” u složenim relacijama privatnika i trgovaca koji nastaju na ruinama i evoluciji feudalnog odnosa i epohe. Etabliraju se bazični elementi merkantilističkog kapitalizma. U etičkom i individualnom motivu se prepoznaju degradacije i elementi budućih dekadencija. Vide se realne devijacije kapitalizma u vidu „duha-pohlepe, novca i moći” a šta će biti jedno od svojstava i motiva djelovanja pojedinaca i subjekata ekonomskih odnosa u daljim istorijskim evolutivnim procesima (Locke, 1823: 47-55).

Ključna je transportna logistička veza sa cijelim azijskim prostorom. Primarno, ovo je značilo i komunikaciju sa već vijekovno utvrđenim „Putem svile”. Ovo se razgranava u trgovinu različitim robama sa područja Kine i Indije a sa modifikacijama, te nadgrađenim trgovinskim i socijalnim kontaktima na cjelokupnom području Evroazije. Ovakav oblik je posljedično vodio i bio inspiracija i motiv budućim trgovinskim i kolonijalnim akcijama. Sa navedenom logističkom komunikacijom, trasom drevnog Puta svile, sa trgovinom primarno začina i luksuznom robom za evropske potrebe ovaj trend postaje „inspiracija” u prvom redu Portugalu i Španiji. Oni kroz međusobnu kompeticiju trasiraju buduće svjetske geoeкономске ali i opšte društvene i tehnološke procese. Kristofer Kolumbo i Vasko de Gama su ključni simboli i realizatori ovih događaja u posljednjoj dekadi 14. vijeka, a u ime Španije i Portugala. Ostali evropski novonastali identiteti, sada više oblikovani u manje teritorijalne i naknadno nacionalne identitete prate ovaj kompeticijski trend koji ima kompleksni istorijski i civilizacijski aspekt.

Kompleksni motivi određuju značaj trgovine i logističkih lanaca u daljoj akceleraciji u razvoju društava i geoeкономskih odnosa. Realni tadašnji evropski uslovi srednjeg vijeka značajno pomažu u pokretanju kolonijalnih poduhvata. Oni su istovremeno utemeljeni i na ekonomskim osnovama-neophodnosti pribavljanja resursa i kompeticije u stvaranju zaliha i robnih vrijednosti novonastalih društvenih i državnih subjekata tog vremena. Ovo u kumulativnom smislu postaje nosilac društvene moći sa brojnim popratnim efektima. Konflikti i globalni svjetski poremećaji, tada na evropskom prostoru gdje je centar svjetske civilizacije, usko su povezani sa kompleksom ekonomske i društvene moći razvoja tako formiranih društava i državnih subjekata.

Islamska okupacija južnog dijela Evrope, primarno Pirinejskog poluostrva je osnova snažnog konflikta ali i tehnološkog i društvenog napretka na ovom prostoru. Centralna Evropa je u stogodišnjem sukobu oko feudalne prevlasti i nadmoći između engleske i francuske krune. Germanski prostor, mnogobrojnih političkih identiteta, je u strahovito turbulentnim događajima koji imaju refleksiju u raslojavanju društva u okviru reformatorskog procesa, raskola u katoličkoj crkvi početkom 16. vijeka. Velike pandemije i sukobi u suštini

prave prekide i ograničenja u ustanovljenim logističkim i transportnim lancima tadašnjice koji su već imali globalni karakter. Ovo je značajno za uočiti kao cikličnu i istorijsku odrednicu koja determiniše geoekonomske odnose u tadašnjem vremenu a sa realnom paralelom i kao model sličnih efekata u savremenim događajima i vremenu.

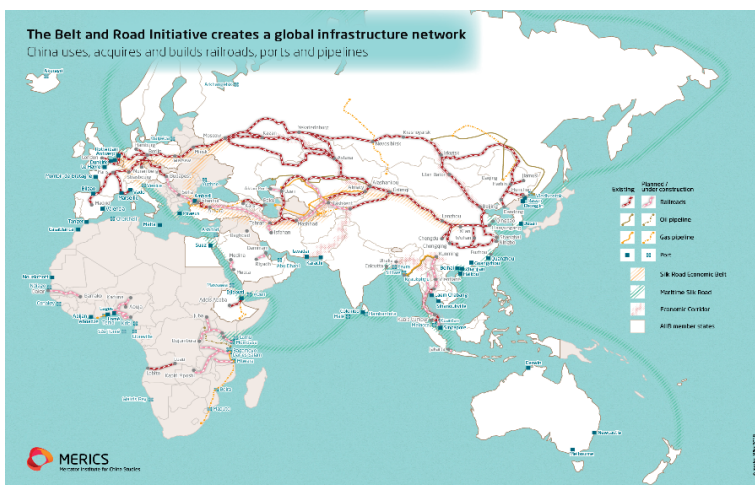
Obodne države i entiteti tadašnje zapadne Evrope u ovakvim uslovim traže alternativne opcije za sopstveni ekonomski i egzistencijalni opstanak uz kompleks ostalih motiva. Pored Španije i Portugala a na iskustvima Hanzijatijske lige, Nizozemska (Duch) otvara novo poglavlje u ekonomskoj i trgovačkoj ekspanziji i kompeticiji. Transportna i logistička komunikacija je u središtu napora za očuvanjem i stvaranjem dominacije u novim, tadašnjim uslovima. Imperijalna i kolonijalna Nizozemsko-Holandska (Duch) uloga je značajna u narednom periodu. Posebno Istočna Holandska kompanija (East Duch Company), a sa svojim značajnim akcijama kako na području indo-pacifičkog prostora, primarno Indonezija ali i na području Kariba (West India Company) i Afrike. Isto je imalo brojne posljedice za buduće francusko i englesko (britansko) kolonijalno prodiranje a sa nepovratnim poljedicama po geoekonomske globalne odnose i implikacijama na sadašnje savremene odnose (Lancey, 1886: 22-29). Logistika i transportni lanci komunikacije u cilju trgovine i cjelokupnog ekonomskog ciklusa su etabliraju kao ključni elementi i veze u ovako posmatranom globalnom geoekonomskom sistemu.

LOGISTIČKI LANCI I POJAS I PUT INICIJATIVA

Logistički lanci snabdijevanja su se pokazali kao izazov za globalnu svjetsku ekonomiju u savremenom svijetu. Globalna pandemija Kovid 19 (Covid 19) je pokazala krhkost i fragmentiranost globalnih lanaca snabdijevanja u ovakvim izazovnim i uslovima koji su poremećaji globalnog karaktera. Isto tako, regionalni ali i globalni konflikti, konfrontacija niskog intenziteta a sa snažnim ekonomskim ograničenjima značajno djeluju na globalne lance snabdijevanja. Sukob između Rusije i Ukrajine je na plastičan način pokazao koliko je međuzavisnost između slobodne trgovine i protoka roba, ljudi i kapitala ograničena u savremenom svijetu. U savremenom geoekonomskom smislu dolazi do konceptualnog sukoba oko preimućstva u dominaciji nad tokovima roba i kapitala a samim tim i ljudi i usluga. Logistika se nameće kao dominantna oblast konfrontacije geopolitičkih interesa na globalnom planu. Ponovo u praksi imamo jasnu sliku kompeticije za resursima, a potom i logističkim lancima snabdijevanja koji te sirovine i poluproizvode transportuju do industrijskih kapaciteta proizvodnje i prerade a potom ka potrošačima i ponovo u novi ciklus. Potrebno je koristiti naučni i sistemski pristup u posmatranju savremene logistike. Logistički lanci predstavljaju kompleksan sistem optimizacije odnosa ovog sistema između elemenata skladišnih kapaciteta, sredstava i načina transporta, krajnjih korisnika, proizvodnih kapaciteta, sistema servisiranja i podrške, informacionih sistema i drugih elemenata. Optimizacijom transportnih veza između svih ovih elemenata logističkog lanca postižu se višestruki efekti. Pored ekonomskog benefita, ključni i suštinski efekti su obezbjeđenje neophodnih materijalnih sredstava i proizvoda u funkciji opšte egzistencije i razvoja (Szymonik, 2012: 56-60).

Nakon dominacije liberalnog kapitalizma u geopolitičkim odnosima od kraja 20. vijeka pa do druge dekade 21. vijeka dolazi do rasta novih geoekonomskih subjekata. Kina pokreće svoju globalnu inicijativu Pojas i put (Belt and Road Initiative-BRI). Zanimljivo

je ovdje uočiti da Kina svoj ekonomski rast u ovom periodu ali i konceptualni pristup ekonomiji zasniva na globalnom liberalizmu. Na konceptu koji je u ekonomskom smislu doimantan i kolokvijalno nazivan erom globalizacije. U suštini, ovaj koncept bi trebao da bude prirodna nadogradnja postojećih trendova u globalnim geoekonomskim odnosima (Klement, 2021:154-159). U projektovanim i realnim odnosima u kojima u dugoročnom smislu kojima dominiraju SAD.



Slika 1. Pojas i put inicijativa

Izvor: MERICS Mercator Institute for China Studies

Vidljivo je da je Kina na globalnom planu krenula u ambiciozni projekat umrežavanja transportnih koridora iz Kine i ka Kini primarno pomorskim i kopnenim vezama. Ovdje se jasno razlučuje opšta namjera da se na optimalan način koristi slobodna trgovina i svi benefiti liberalnog kapitalizma ali i novog svjetskog poretka ustanovljenog krajem 20. vijeka. Novi svjetski poredak je tada podrazumijevao nestanak bipolarnog svijeta i podijeljenost svjetskih ekonomija u dva dominantna političko-vojna ali i ekonomska bloka, zapada predvođenog SAD i SSSR-a na drugoj strani. Ovakva podjela svijeta u takvim uslovima je blokirala potencijal „liberalnog i globalnog“. Raspadom SSSR-a i implozijom tadašnjeg komunističkog društveno-ekonomskog sistema i odnosa, na globalnom nivou se stvaraju oslovi za ekspanziju liberalnog. U istome, Fukujama (Fukuyama, 1992:132-139), vidi i „kraj istorije“. Ostali političko-filozofski zagovornici, uključujući i Hantingtona, vide neumitnost u „preslagivanju“ svjetskih geopolitičkih i geoekonomskih odnosa po prirodi stvari, dominacije i ekspanzije kapitalističko-liberalnih ekonomskih odnosa. Očigledno je da, u relativno kratkom vremenskom periodu, dolazi i do same evolucije u ovakvim odnosima. Pojava kako se to obično i naziva entropijom u funkcionisanju bilo kakvog sistema. Ovo podrazumijeva i postojeći sistem globalnih i liberalnih ekonomskih odnosa. Zasnovanih na političkoj i vojnoj snazi SAD i zemalja zapadne civilizacije, okupljene oko ove pobjedničke alijanse u hladnom ratu u 20. vijeku.

Logistika se na ovaj način postavlja u epicentar procesa. Sa kratkom paralelom u istorijskom kontekstu moguće je uočiti značaj trgovine i logističkih, transportnih koridora koji se

u savremenim uslovima obnavljaju. Upravo u srednjem vijeku, 15. vijek, kada Kina ulazi u izolacionističku geokonomsku poziciju, mlade evropske sile ustanovljavaju snažnu trgovinu i pomorske i kopnene transportne rute za tu namjenu. Posebno, Venecija u mediteranskom prostoru ustanovljava snažne trgovačke odnose sa tada već etabliranim istočnim i orijentalnim susjedima u Sredozemlju a dalje sa kopnenom vezom ka Indiji i Kini. Trgovinski i transportni lanci snabdijevanja Evrope tada donose benefite i akceleraciju u razvoju i razmjeni roba ali i ustanovljavanja novih težnji (nužnosti) i oblika za pomorske i transportne koridore. To prvo čini Portugal za eksploracijom uz zapadne obale Afrike a potom 1497. godine Vasko de Gama obilazi Rt Dobre Nade i nalazi pomorsku rutu ka Indiji. Paralelno, Španija putem denovskog trgovca Kolumba u ovoj kompeticiji preko zapadne rute nastoji ustanoviti trgovačke odnose sa istočnom Indijom. Naravno, epilog je poznat, otkrivanje Kariba i Novog svijeta, Amerike. Na ovaj način dolazi do kolonijalnih osvajanja i kompeticije prije svega novih i narastajućih evropskih država po pitanju kolonijalnih posjeda. Iako u prvo vrijeme i nije postojala jasna opredijeljenost u primarnim načinima korištenja ovih posjeda (razlika u grčkom i rimskom poimanju i pristupu kolonijama) ubrzo nastaje jasna praksa. Konstanta i suština u odnosima kolonijalnih sila ka novim posjedima su bili trgovački i eksploatatorski naponi po pitanju primarnih sirovina i stvaranje cikličnog kruga ponude i potražnje. Isto postaje osnova i zamajac merkantilnog kapitalističkog sistema tog vremena. Pomorski i kopneni logistički koridori postali su nužnost za ove procese. Isto izaziva i posljedične kompeticije koji ostaju konstanta u evolutivnom razvoju ekonomskih i društvenih odnosa do današnjih dana (Smit, 2007:432-455).

Po prvi put u ovako ustanovljenim odnosima, logističkim koridorima, trgovinom ali i sa tehnološkim napretkom stvaraju se uslovi za globalnu komunikaciju i osnovu savremenog globalizma. Sa raznim modifikacijama ovaj koncept globalnog ostaje i u današnjem, savremenom dobu. Geoekonomski odnosi zavise od globalne umreženosti a sa razvojem proizvodnih snaga, odnosa i tehnologije, logistički lanci i transportne rute ostaju u epicentru ovih procesa.

Kina vidi mogućnost da se o ovakvim odnosima u srednjoročnom a posebno u dugoročnom periodu postavi kao dominantni ekonomski a posljedično i geopolitički subjekt u realnim međunarodnim odnosima. U konceptualnom smislu Kina ustanovljava ključne pomorske komunikacije ka Kini i iz Kine putem starih ali i potencijalno novih pomorskih koridora. Posebnu pažnju Kina posvećuje novom i potencijalno strateškom Sjevernom polarnom pomorskom koridoru koji opasava Evroaziju počev od istoka Kine pa preko Barentsovog mora i sjevernim koridorom (uglavnom ruska ekonomska ali i teritorijalna pomorska zona) ka sjeveru Evrope ali i zapadnoj Evropi. Ovaj koridor se može posmatrati kao perspektivan, imajući u vidu značajne a vjerovatno i nepovratne klimatske promjene koje omogućuju ekonomski isplativu plovnost u sjevernim-artičkim prostorima. Ovo je identično, kada se posmatra koridor kako, uz primarno Rusiju, tako i ka Aljasci i Kanadi na suprotnoj strani Barentsovog prolaza.



Slika 2. Polarni sjeverni pomorski koridori

Izvor: *Transportgeography* 2017

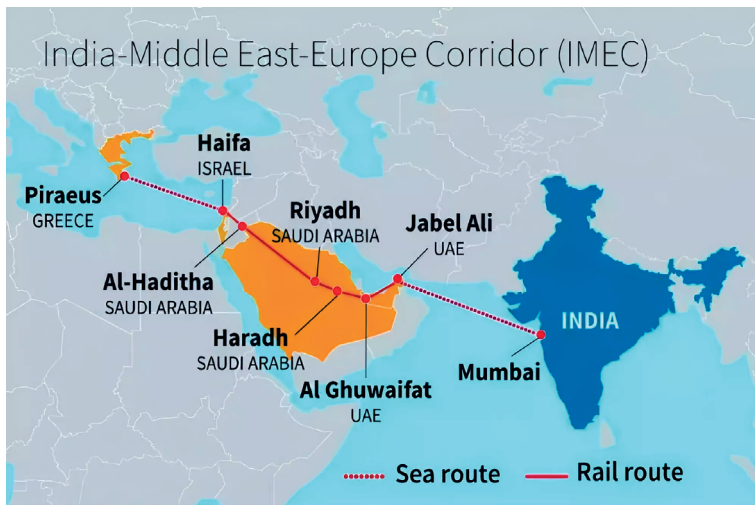
Može se uočiti namjera Kine da pokuša na ovakav način „minimizirati“ vještačke negativne geoeekonomske faktore koji utiču na slobodnu trgovinu i posljedično na ekonomske interese. To su prije svega geopolitički faktori, u smislu konfrontacija i političkih ili bezbjednosnih rizika koji bi negativno uslovljavali komunikacijske koridore. Pomorski koridori su kao i kopneni uslovljeni i ovim faktorima. Ključni pomorski prolazi koji imaju direktni uticaj na svjetsku pomorsku trgovinu su Singapur i indonezijski tjesnaci (Džakarta) u indopacifičkom akvatorijumu. Potom, Crveno more i sam Sueski kanal na koridoru Azija-Evropa, te Gibraltar u Mediteranskom moru kao kapija zapadne Evrope. Na zapadnoj hemisferi to je nesumnjivo Panamski kanal i dalje akvatorijum Karipskog mora.

KOMPETICIJA U LOGISTIČKOM SMISLU I ULOGA SAD

Da je kompeticija u liberalnom globalnom svjetskom ekonomskom poretku i odnosima nešto što je konstanta u evoluciji čovječanstva potvrđuje i američka inicijativa Građenje boljeg svijeta (Build Back Better World)-B3W. Administracija američkog predsjednika Jozefa Bajdena (Jozef Biden) u 2021. godini lansirala ovu Inicijativu kao protivmjeru na kinesku BRI inicijativu. Predstavljena na svim nivoima interno u SAD a takođe i na svjetskom nivou (G-7, EU, NATO, ASEAN, bilateralno indopacifički region, Japan, Indonezija, Filipini, Australija, Indija i ostali), inicijativa ima za cilj investiranje u infrastrukturne i energetske sisteme preko 40 trilijardi dolara u periodu do 2035. godine. Isto podrazumijeva značajne

kontramjere i kompeticije u pomorskim i kopnenim koridorima primarno na području kopene mase Evroazije i Afrike kao i pomorskim koridorima na ovom području. Podrazumijevano je da je zapadna hemisfera i dalje „pod kišobranom“ Monrove Pax americane (Spykman, 2008:68-73).

Jedan od značajnih pomorsko kopnenih koridora u ovoj Inicijativi je Indija-Bliski istok-Evropa koridor (India-Middle East-Europe Corridor-IMEC). Može se uočiti da pomorske i kopnene rute predstavljaju realnu konkurenciju BRI rutama. Takođe, uočava se jasna geoe ekonomska i geopolitička ali i bezbjednosna dimenzija. Znači, vještački faktori koji značajno determinišu uslove i održivost transportnih i logističkih ruta u globalnom smislu. Pomorska veza Indije sa Ujedinjenim Arapskim Emiratima (UAE- luka Jabel Ali) stvara konkurenciju pomorskoj vezi Azije i Crvenog mora i Sueskog kanala. Iz UAE je planirana željeznička trasa koja se preko Saudijske Arabije (prolazi i kroz Rijad) preko graničnog prelaza Al-Hadit (Al-Haditha) povezuje sa Jordanom, te preko Amana ide u Izrael u pomorsku luku Haifa. Iz Haife, Izraela, dalje se planira pomorski koridor ka Atini i dalje kopnom kroz Balkan ka centralnoj i zapadnoj Evropi. Takođe, moguće su i sve ostale opcije pomorskih veza kroz Mediteransko more i Gibraltar ka zapadnoj Evropi.



Slika 3. IMEC

Izvor: pwonlyias 2023

Pored navedenog pomorskog i kopnenog transportnog koridora koji se nameće kroz B3W koncept strateški region Bliskog istoka i Crvenog mora ostaje i dalje u opciji modifikacije i nalaženja rješenja koji bi zadovoljavali geoe ekonomske interese zainteresovanih subjekata ali i koji odražavaju nužnost ekonomskih i tehnoloških prilagođavanja.

Postoje brojne i značajne analize i planovi za izgradnju kanala kroz Izrael koji bi predstavljao direktnu komunikaciju između Mediterana i Crvenog mora a isključivo sa plovnim kanalom-koridorom kroz Izrael. Ovaj projekat ima svoju istorijsku utemeljenost a može se posmatrati primarno sa geoe konomskeg i geopolitičkog, znači i sa bezbjednosnog aspekta.

Komunikacija i strateška transportna ruta kroz Crveno more i Sueski kanal predstavlja ogromni geoekonomske ali i geopolitički rizik. Prekid ili ograničenja koja uglavnom mogu biti ili su vještačke prirode (konflikt, političke odluke o zatvaranju kanala, rizici plovidbe navedenim područjem) su konstanta. Troškovi transporta koji direktno utiču na cijenu proizvodnje i konačnog proizvoda kroz ovu strateško komunikaciono i logističko svjetsko čvorište (usko grlo) su samo neki od faktora kompleksnosti posmatranja ovog problema. Optimizacija transporta na ovom području stoga predstavlja složeni izazov. Naravno, u svemu treba uzeti u razmatranje i tehnološke izazove koje prate ovaj kompleks problema. Naime, postoji konstantno unapređenje u kapacitetu, gabaritima i plovnom klirensu transportnih pomorskih sredstava, brodova kontejnerskog i kargo tipa. Isto utiče i na prohodnost i potrebu uređenja i tehnološkog prilagođavanja plovnog puta kroz, primarno, Sueski kanal na ovom području.

Sueski kanal određuje i makroekonomske faktore u zemljama regiona. Tako su zemlje istočne Afrike posebno ovisne o ovom logističkom i transportnom koridoru. Džibuti preko Sueskog kanala vrši oko 31% svoje spoljne trgovine, Tanzanija oko 15%, Sudan 34%, Jemen 32% i Saudijska Arabija 26%.

No, ograničenja i prekid transporta kroz ovu stratešku logističku rutu između Azije, Evrope i sjeverne Afrike su i u direktnim transportnim troškovima, koji su zasnovani na dužini transporta alternativnim rutama, cijenom koštanja transporta po alternativnoj ruti i vremenskom roku neophodnom za transport alternativnim rutama. Skorašnji poremećaji i ratni konflikti sa svojim reperkusijama na stanje u Crvenom moru usložili su transport i preusmjerili značajne kapacitete u alternativni plovni put, oko Rta Dobre Nade-Afrike za transporte ka zapadnoj Africi i Evropi ali i zapadnoj hemisferi. Tako na primjer, tanker sa naftom iz luke Ras Tanura u Saudijskoj Arabiji ka Roterdamu u Nizozemskoj kroz rutu Sueski kanal treba da plovi oko 10.358 kilometara a isto oko Rta Dobre Nade oko 17,975 kilometara. Samo po ovom parametru, transportni troškovi su oko 42% viši, uz sve druge parametre koji sukladno navedenom imaju svoj značajni rast (UNCTAD,2024:9-10).

Prekid i ograničenja u plovnosti i održavanju ovog logističkog lanca zasnovanog na transportu roba u svim ciklusima proizvodnog i ekonomskog lanca zahtijevaju složeni proces optimizacije više faktora. Navedeni predstavljaju samo grubu klasifikaciju oblasti optimizacije.

Navedeni elementi mogu biti značajni za posmatranje opcije izgradnje alternativnog plovnog kanala kroz Izrael. Ovo se može posmatrati u kontekstu geoekonomske odnosa ali i kao realno tehnološko i saobraćajno unapređenje plovidbe i transporta kroz Suski kanal kao usko grlo. Naravno, treba konstatovati da uočeni i realni bezbjednosni i politički rizici za logističku komunikaciju ovim potencijalnim koridorom kroz Crveno more ostaju i dalje aktuelni. Kompleksnost odnosa na Bliskom istoku ali i na ovoj transkontinentalnoj pomorskoj i kopnenoj raskršnici ostaju konstanta geoekonomske odnosa, posmatrano kako u istorijskom ali isto tako i u savremenom smislu.

Izrael je zbog toga nameće kao realna opcija za izgradnju alternativnog plovnog kanala. Ovo bi bilo i u skladu sa proklamovanom i aktivnom B3W inicijativom. Realni izazovi za ovaj alternativni i potencijalno perspektivni transportni koridor jeste kompleksna bezbjednosna situacija na prostoru Izraela. Upravo u blizini ili u akvatorijalnom zahvatu planiranog kanala se nalaze sporne i teritorije koje su u dugoročnoj konfrontaciji između Izraela i Palestinske samouprave (Gaza i palestinska naselja u jugoistočnom Izraelu). No,

sigurno je da ovaj projekat sa stanovišta isplativosti i ekonomskih potreba u narednom periodu treba posmatrati kao racionalan i kao projekat koji može donijeti pozitivne efekte optimizacije logističkih ruta, njihovoj diverzifikaciji i minimizaciji rizika i ograničenja koji direktno imaju negativne posljedice po cijenu transportnih troškova.



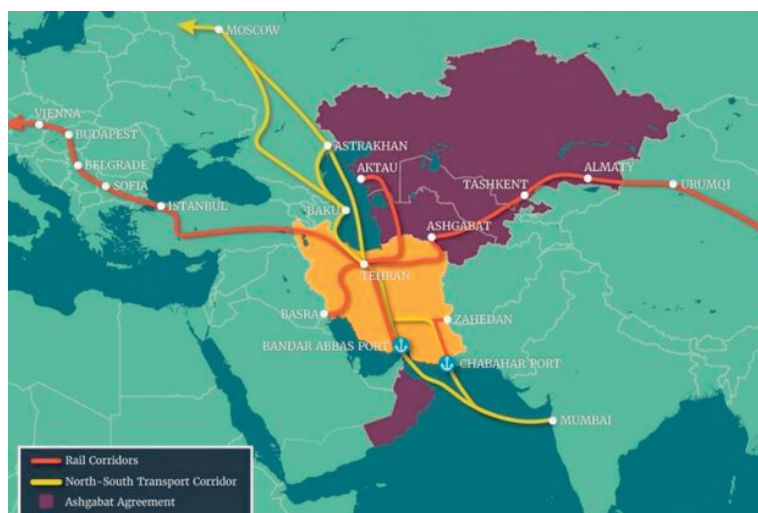
Slika 4. Alternativni Suski kanal (Izrael-Ben Gurion kanal)

Izvor: ClearIAS 2024

LOGISTIČKI IZAZOVI U SAVREMENIM USLOVIMA

Savremeni izazovi današnjice su dodatno osnažili potrebu sistemskog i naučnog pristupa logistici i uopšte lancima snabdijevanja, distribucije i optimizacije kao i diverzifikacije izvora i načina snabdijevanja resursima ali i robama ka krajnjem korisniku. Globalna pandemija, a mi smo u periodu 2019-22. godine svjedočili ovom strahovitom izazovu, jeste jedan od oblika vanrednih događaja na globalnom nivou koji u značajnoj mjeri mogu poremetiti i ograničiti logističke lance na makro i mikro planu. Sigurno je da je ovo jedan od izazovnijih rizika sa kojima se u naučnom ali i konceptualnom, organizacijskom smislu moramo baviti. Nesporno je da globalni međunarodni i geoekonomski odnosi na isto imaju direktne posljedice. Ovo podrazumijeva i konflikte, konfrontacije i političku degradaciju jedinstvenog svjetskog ili regionalnog pa i lokalnog tržišta. Hibridni oblici eko-

nomskog sukobljavanja su jedan od značajnih faktora koji u sadejstvu sa prethodnim čine puni mozaik rizika koji ograničavaju optimalno funkcionisanje logistike u ekonomskom smilu. Sukob u Ukrajini je jedan takav scenario. Iz njega vidimo ukupnu kompleksnost političko-bezbjednosnih odnosa na globalnom nivou a koji imaju direktne posljedice na ekonomske odnose. Logistički problemi i lanci snabdijevanja primarnim sirovinama, kao i dalji cjelokupan logistički ciklus do potrošača je determinisan ovim događajima. Prostor Ukrajine i istočne Evrope sada u geografskom smislu determiniše i logističke i transportne koridore. Upravo su dva globalna koncepta-inicijative, BRI i B3W, sučeljeni na ovom kopnenom i pomorskom čvorištu. Vidi se direktna veza sukobljenih interesa i posljedice koje ovakvo sukobljavanje ima preko logističkog sistema na potrošače i globalne ekonomske odnose. Logistički lanci se diverzifikuju i privremeneo ali moguće i dugoročno utvrđuju a time i novi geoekonomske odnosi. Rusija je zajedno sa zemljama Kaspijskog mora, Kazahstanom, Uzbekistanom, Turkmenistanom, Azerbejdžanom i Iranom u realizaciji projekta Sjever-jug, koji će u osnovi predstavljati kopneni koridor iz Rusije ka lukama u Iranu-Bandar i Čabahar (Bandar i Chabahar). Navedeni koridor bi bio umrežen u planirani kopneni koridor BRI, Kina, Kazahstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran, Turska i pomorski Iran -Indija. Ovo je konkurenska ruta pomorskom i kopnenom koridoru u sklopu B3W inicijative Indija, UAE, Saudijska Arabija, Jordan, Izrael, Grčka.



Slika 5. Međunarodni transportni koridor sjever-jug

Izvor: MEHR (MNA) 2024

Konflikt u Ukrajini i Crnom moru je značajno usložnio transportni koridor i lanac snabdijevanja koji ide iz Crnog mora preko Bospora i Dardanela dalje u svijet, preko Mediterana, Gibraltara a posebno Sueskog kanala. Sa početkom ratnog sukoba u 2022. godini i niza ekonomskih ograničenja, politički utvrđenih sankcija ka ruskom izvozu i realnim ratnim dešavanjima došlo je do značajnog ograničenja u korištenju ove transportne i logističke rute. Navedeni događaji iz 2022. godine su u specifičnijem i radikalnijem smislu zamijenili realni prekid i ograničenja u logističkim lancima na ovom području za vrijeme

Kovid 19 pandemije, u periodu 2019-22. godine. U 2023. godini imamo novi konflikt u Pojasu Gaze- Izrael, sa direktnim posljedicama na transportni i logistički koridor u Crvenom moru i Sueskom kanalu. Posebno, u kumulativnom smislu sa ratom u Ukrajini i crnomorskom bazenu ovaj logistički problem ima direktne posljedice po svjetsku trgovinu i posljedično po realne ekonomske parametre troškova i poskupljenja finalnih proizvoda i generisanja inflacije. Pored navedenih geoekonomskih, a na geopolitici baziranih koncepata BRI i B3W, realni svjetski poremećaji kao što je globalna pandemija ili regionalni sukobi na specifičnim područjima imaju direktne uticaje na logističke lance snabdijevanja i transportne pomorske i kopnene ali i zračne koridore. Međunarodni transportni koridor sjever-jug se može posmatrati u ovom kontekstu.

Kompeticija i geoekonomske i geopolitičke odnose imaju svoje konvergentno djelovanje i u zapadnoj hemisferi. Panamski kanal je u centru posmatranja a iz ukupnih navedenih odnosa, kao i sa stanovišta nužnosti povećanja kapaciteta i prohodnosti Panamskog kanala. U planu jeste izgradnja kanala u Nikaragvi. Ovo ima kompleksnu pozadinu i sigurno i buduću kompleksnost u realizaciji.



Slika 6. Planirani kanal u Nikaragvi

Izvor: panamaadvisoryig 2023

Razmišljanja i planovi o gradnji kanala kroz Nikaragvu sežu do 16. vijeka i sa nastojanjima dalje kroz vijekove da se ovaj geoekonomske projekat realizuje. Naravno, tehnološki razvoj ali i kompleks političkih i bezbjednosnih uslova su bili realne prepreke za realizaciju ovog projekta. Značajno je istaći da su postojale jasne dileme ali i realni pokazatelji koji su bili u prilog prednosti izgradnje kanala kroz Nikaragvu nego izgradnja Panamskog kanala, početkom 20. vijeka. Politička odluka američkog Senata je u to vrijeme bila presudna, imajući u vidu povoljne uslove koji su tada ponuđeni od strane francuske kompanije koja

je bila vlasnik zemljišta na ruti izgradnje Panamskog kanala-French New Panama Canal Company (Chen, 2017:3-14)

No, bitno je uočiti da postoji kontinuitet i evolucija u naporima da se transportni i logistički problemi rješavaju. Uslovljenost rješavanja je višedimenzionalna. Pored ekonomskih, transportnih i samih opštih logističkih potreba postoje višestruki geoekonomske, znači geopolitički i bezbjednosni interesi koji su konstanta.

Trenutna dešavanja u Crvenom moru i Sueskom kanalu su dodatno dala na važnosti Panamskom kanalu i ovom strateškom komunikacijskom pomorskom koridoru. Prema relevantnim podacima najveći korisnici ove pomorske steteške logističke rute su SAD i Kina. SAD su u 2021. godini koristile Panamski kanal za uvoz i izvoz oko 72% kargo kapaciteta Kanala a Kina oko 22.5% kapaciteta. Isto predstavlja oko 12% od ukupne spoljne trgovačke razmjene SAD i oko 1,7 % spoljne trgovine Kine. Nizak nivo vode koji je prouzrokovan sa sušama i gabariti Panamskog kanala su dodatne elementi za razmišljanja o projektu proširivanja kapaciteta ovog „uskog transportnog grla“ (UNCTAD, 2024:7-9). Nesporo, na drugoj strani imamo geoekonomske i geopolitičke interese koji opredjeljuju kontinuirane aktivnosti (primarno Kine) za izgradnju alternativnog kanala u Nikaragvi. Ovaj projekat tako u svojoj kompleksnosti ima višestruke reperkusije i potvrđuje međuzavisnost brojnih vještačkih i interesnih faktora u oblasti logistike kao ključnog instrumenta neophodnog za funkcionisanje kako realnog tako i apstraktnog makro i i mikro ekonomskog sistema.

ZAKLJUČAK

Vidljivo je da su geoekonomske odnosi i tehnološki razvoj značajni faktori koji utiču na optimizaciju logističkih lanaca snabdijevanja. Transportni koridori su primarni faktori koji određuju ključne parametre složenih logističkih lanaca na globalnom nivou. U savremenim, globalnim, geoekonomske uslovima međuzavisnost brojnih faktora daju na kompleksnosti u optimizaciji logističkih lanaca. Paralelno, uz tehnološki napredak i realne, prirodne uslove (klimatske promjene i devijacije) može se potvrditi nužnost kontinuiranog i sistemskog pristupa pitanju optimizacije transporta i logističkih lanaca na globalnom nivou. Ovo je pitanje koje će determinisati buduće geoekonomske odnose ali i progres čovječanstva i civilizacije. Mnogobrojne i značajne inicijative se odvijaju u navedenoj oblasti a sa ciljem optimizacije odvijanja transporta uz navedene implikacije. U radu smo se dotakli nekih geoekonomske i organizacijske aspekata koji imaju vezu kako sa geopolitičkim tako i sa realnim razvojnim, ekonomskim ali i tehnološkim procesima. Globalizacija i liberalno tržište, kompeticija i društveni odnosi su značajno akcelerirani i usloženjeni u 21. vijeku. Nakon raspada konfrontiranog bipolarnog svijeta, implozijom i raspadom komunističkog bloka (predvođenog SSSR-om) u opštem smislu dolazi do supremacije i realnosti liberalnog geoekonomske sistema zasnovanog na slobodnoj trgovini i razmjeni roba na globalnom nivou. U posljednjoj dekadi smo svjedoci novih pojava. Pojave novih geoekonomske subjekata koji u kompeticiji na značajan način oblikuju logističku i transportnu svjetsku mrežu. Značajna inicijativa jeste Pojas i put (BRI). Druga, globalna kompeticijska inicijativa je Građenje boljeg svijeta (B3W). Konflikti u svijetu i globalna pandemija Covid 19 su svaki na svoj način determinisali, te ukazali na krhkost i osjetljivost logističkih lanaca i transporta na globalnom nivou. Pomorski, strateški transportni putevi imaju svoja uska grla i ograničenja. Alternativni načini i rute se ustanovljavaju. Sueski kanal ima svoja

uočena ograničenja i u tom smislu se razmatra opcija građenja plovnog kanala kroz Izrael. Panamski kanal u zapadnoj hemisferi ima svoja geoe ekonomska ali i tehnološka (i prirodna) ograničenja. U tom smislu stara ideja i projekat kanala kroz teritoriju Nikaragve dobija na aktuelnosti. Naravno, uz sve komplekse u geopolitičkom i bezbjednosnom smislu. Prirodne promjene, primarno klimatske, determinišu i daju na značaju razvoj strateškog Sjevernog polarnog pomorskog puta. Ovaj logistički koridor se u budućim uslovima može smatrati realnim i perspektivnim. Kopneno umrežavanje željezničkim koridorima, a u kontekstu navedenih izazova i rizika takođe dobija na svom značaju. Ovdje se govori o globalnoj kopnenoj evroazijskoj mreži, potom integralnoj afričkoj željezničkoj mreži. Isto tako i sa jačanjem željezničkih koridora u sjevernoj Americi (istok-zapad) a kako je to pandemija Kovid 19 osnažila ili kao kompeticija „panamskom kompleksu“.

Iz navedenog je evidentno da ova kompleksna i vitalna oblast za egzistenciju i razvoj čovječanstva treba biti tretirana na sistemski i naučni način. Optimizacija u pristupu ima višestruke efekte. Rad je u ovom smislu imao za cilj kondenzovanje određenih pojava i elemenata u potencijalni sistem za posmatranje i optimizaciju.

LITERATURA

1. Weber, M., (1946), *Essays in Sociology*, Oxford University Press, New York, 1946.,
2. Klement, J. (2021), *Geo-Economics: The Interplay Between Geopolitics, Economics, and Investments*, CFA Institute Research Poundation, New York, 2021.,
3. Kouzelis, A.(2020), *Hanseatic League: History&Civilization*, Kulturlandskapet, Fjallbacka, 2020.,
4. Lancey, F.E, Moore G.G, Libbey, W.(1886), *Collections of the New-York Historical Society*, New York Historical Society, New York, 1886,
5. Locke, J., (1823), *Two Treatises Of Government*, W. Sharpe and Son, London, 1823.,
6. Szymonik, A.(2012), *Logistics and Supply Chain Management*, Tehnical University of Lodz Press, Lodz, 2012.,
7. Smith, A., (2007), *An Inquiry into the Nature and Cases of the Wealth Of Nations*, MetaLibri, New York, 2007.,
8. Spykman, J. N., (2008), *America's Strategy In World Politics: The United States And The Balance Of Power*, Transaction Publishers, London, 2008.,
9. Fukuyama, F. (1992) , *The End Of History and the Last Man*, THE FREE PRESS, New York, 1992,
10. Chen, J., Notteboom T.,Liu, X., (2017),*The Nicaragua Canal: potential impact on international shipping and its attendant chalenges*, doi.org, 2017,
11. UNCTAD,(2024), *Navigation Troubled Waters: Impact to global trade od disruption of shipping routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal*, UNCTAD Rapid Assessment, unctad.org, 2024,