

DVOSMJERNI PROMET SUESKIM KANALOM

Proširenje Sueskog kanala u rekordnom roku

PRIPREMILA:
Anđela Bogdan

Proširivanje postojećeg kanala na najkraćoj pomorskoj ruti između Europe i Azije financirali su građani Egipta, a u 8 je radnih dana prikupljeno približno 8,1 milijardi dolara

Uvodni podaci

Sueski kanal je umjetni kanal na najužem dijelu kopnene prevlake između euroazijskog i afričkog kontinenta. Nalazi se na teritoriju Egipta, između luke Port Said (Būr Sa'īd) na jugoistočnoj obali Sredozemnog mora i luke Suez u istoimenom zaljevu Crvenoga mora. Znatnim dijelom prolazi kroz jezero Timsah te Veliko i Malo gorko jezero. Dug je 161 km, a s pripadajućim kanalima 192 km. Širok je 286 do 365 m na površini, a maksimalna mu je dubina 20 m.

Kanal je gradilo francusko trgovačko društvo *Compagnie Universelle du Canal de Suez* pod upravom Ferdinanda Lessepsa, a gradnja je trajala 10 godina, od 1859. do 17. studenoga 1869., kada je pušten u promet. Zbog sve većega gaza brodova i zatrpavanja, Sueski kanal se jaružanjem neprekidno morao proširivati i produbljivati. Prije zadnjeg produbljenja bio je plovni za brodove s gazom do 17 m; dok su veliki tankeri jedino prazni mogli proći kroz kanal. Brodovi su plovili u konvojima, brzinom 11 do 16 km/h, a prolazak je kanalom trajao prosječno 14 sati.

Sueski kanal prokopan je na prevlaci između euroazijskog i afričkog kontinenta, a deset godina ga je gradilo francusko trgovačko društvo pod upravom Ferdinanda Lessepsa

Godišnje se kanalom preveze i do 900 milijuna tona tereta. U lukama i postaja-

ma nalaze se brodogradilišta za popravak brodova i skladišta goriva, vode i živežnih namirnica. Uz kanal vode željezničke pru-

ge i autoceste, a preko njega dva mosta: cestovni kraj Al-Qantare i željeznički kraj Ismailije. Južno od Velikoga gorkoga jezera ispod kanala vodi tunel.

Gradnjom kanala regija je bitno izmijenjena i postala je jedno od najvažnijih gospodarskih područja Egipta. Sueski kanal povezuje rute Indijskog poluotoka, te Srednjeg istoka prema Europi do istočne



Satelitski snimak Sueskog kanala



Zemljopisni položaj Sueskog kanala



Prikaz Sueskog kanala na mapi iz 1917. godine

obale SAD-a koja su važna područja za pomorsku plovidbu i svjetsku trgovinu. Upravo zbog strateškog značenja Sueskog kanala za svjetsku trgovinu, u lipnju 2014. egipatske su vlasti donijele odluku da se izgradi paralelni kanal kako bi se omogućio dvosmjerni promet.

O povijesti Sueskog kanala

Zamisao da se vodenim putem spoje trgovačka središta donjeg Egipta s Crvenim morem vrlo je stara. Najstariji poznati takav vodeni put, "Kanal faraona" između delte Nila i Crvenoga mora, izgrađen je oko 1850. pr. Kr. Tijekom idućega tisućljeća bio je nekoliko puta zasipan i ponovno pročišćen, vjerojatno rekonstruiran ili proširen u vrijeme perzijskoga kralja Darija I. (oko 550. do 486. pr. Kr.). Taj je kanal poznat i za vladavine Rimljana, ali i poslije, u doba Arapa. Napušten je u VII. st. kada su se otvorili drugi trgovački putovi prema Istoku. Nakon otkrića morskoga puta u Indiju oko Afrike (1498.), europske pomorske sile izgubile su zanimanje za taj kanal. Iako se u Francuskoj počela već u XVII. st. razmatrati mogućnost probijanja Sueske prevlake, ti su projekti napušteni zbog najavljivane razlike u razini Sredozemnoga i Crvenoga mora. Inženjer Charles Le Père, koji je 1798. s generalom Napoleonom Bonaparteom krenuo u Egipat, predložio je obnavljanje zasutog "Faraonskog kanala". Radovi na izradi projektne dokumentacije



Inženjer Ferdinand Marie de Lesseps



Otvaranje Sueskog kanala 1975 u Port Saidu

bili su zbog poraza u srazu s Britancima 1798. naglo prekinuti, a privremeno su nastavljeni 1833. po nalogu egipatskog paše Mehmeda Alija. Kada je inženjer Linant de Bellefonds dokazao 1853. da je razlika u razini obaju mora tako malena da neće biti teškoća za prokop prevlake,

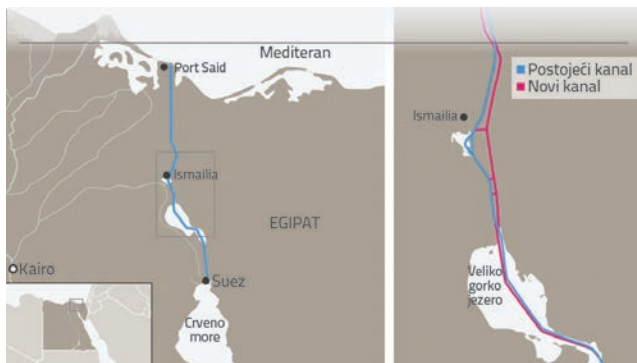
započele su ozbiljne pripreme za gradnju kanala.

Koncesija nad kanalom

Ferdinand Marie, vikont de Lesseps koji se već kao francuski konzul u Egiptu (1833.–1837.) bavio idejom o prokopu Sueskog kanala, dobio je 1854. koncesiju za osnivanje kompanije za izgradnju kanala (*Compagnie universelle du canal maritime de Suez*), s kapitalom od približno 200 milijuna franaka. Statut je kompanije odobren 1856., a pritom je istaknuto da novi kanal treba biti otvoren kao neutralan plovidni put svim trgovačkim brodovima bez ikakve diskriminacije, dakako uz podmirenje tranzitne pristojbe.

Ne obazirući se na intrige iz Londona i Istanbula Lesseps je 1859. započeo radove prema trasi koju je odredio austrijski inženjer Alois Negrelli von Moldelbe

Koncesija je izdana na rok od 99 godina od dana otvaranja kanala. Glavni je ured kompanije bio u Aleksandriji, a sjedište upravnoga odbora u Parizu. Godine 1859. dionice kompanije stavljene su u prodaju; više od polovice upisala je Francuska, a Egipat približno 44 %. Smatrajući da bi Francuska nadzorom nad tim skraćenim putem u Indiju mogla ojačati svoje pozicije, Velika Britanija pokušala je ostvarenje Lessepsova projekta spriječiti svim političko-diplomatskim sredstvima. Ne obazirući se na intrige iz Londona i Istanbula, Lesseps je 25. travnja 1859. započeo radove prema otprije prihvaćenim rješenjima i trasi koju je odredio austrijski inženjer Alois Negrelli von Moldelbe, inače poznati mostograditelj i pionir u gradnji željeznica. Gradnja je počela u Port Saidu, na sjevernom kraju kanala, no pratile su je goleme poteškoće. Sav materijal, alate, strojeve, ugljen, željezo, drvo trebalo je dopremiti iz Europe. Svakodnevno je uz pomoć gotovo 1600 deva dopremana pitka voda za 25.000 radnika. Dnevni troškovi samo za vodu bili su vrlo veliki, tako da je bilo pri-



Sueski kanal prije proširenja (lijevo) te nakon proširenja (desno)



Specijalni brodovi za iskop pijeska

jeko potrebno prije svega izgraditi kanal za dopremu pitke vode. To je dovršeno krajem 1863. godine.

Gradnja kanala je praćena nizom poteškoća. Osim neprekidnih financijskih problema, došlo je i do pojave kolere. Od više stotina tisuća radnika, pretežno Egipćana koji su radili na izgradnji kanala, umrlo ih je približno 125.000. Smatra se da je i u radovima stradalo i živote izgubilo 20.000 ljudi.

Manje je poznato da je u gradnju bilo uključeno i 3000 Hrvata, uglavnom Dubrovčana, Dalmatinaca i Istrana, od kojih

su neki zauvijek ostali živjeti u Egiptu. Štoviše, i jedan od glavnih Lessepsovih pomoćnika bio je hrvatski inženjer Antun Luković (1815. – 1880.), iz Prčnja u Boki kotorskoj, koji je za svoje zasluge od cara Franje Josipa I. dobio i plemićki naslov. Osim toga, posljednju je prepreku što je dijelila Sredozemno i Crveno more uklonio Hrvat Andrija Lončarić Josipov, a hrvatski je franjevac Ljudevit Čurčija blagoslovio Kanal na njegovu otvaranju.

Ukupni troškovi gradnje procijenjeni su na više od 432 milijuna franaka. Vrlo teški radni uvjeti, koji su osobito u prvaj fazi

više nalikovali na prisilni rad, uzrokovali su mnogobrojne žrtve među egipatskim radnicima. Kanal je otvoren 17. studenog 1869. u prisutnosti francuske carice Eugenije. Kada je taj megaprojekt bio dovršen, godine 1875. britanska je vlada otkupila egipatski dio dionica Sueske kompanije, koja je time postala britansko-francusko poduzeće. Vojnom okupacijom Egipta 1882. Velika Britanija je zagospodarila zonom Sueskoga kanala. Sueski kanal je povezao dva mora i tri jezera (Timsah, Veliko i Malo gorko jezero), a podignuta su tri potpuno nova grada –



Detalj s gradilišta



Radovi na proširenju kanala 2014. godine

Ismailia, Suez i Port Said, a za posljednja su dva izgrađene i potpuno nove luke. Ismailia se nalazi na zapadnoj obali Sueskog kanala, otprilike na pola puta između Port Saída na sjeveru i Sueza na jugu. Kanal je na tom području širi zbog jezera Timsah. Grad je osnovan 1863., tijekom izgradnje Sueskog kanala, po naredbi Isma'il Pashe, po kojem se grad i zove. Port Said je osnovan 1859. kao naselje u kojem su živjeli radnici koji su gradili Sue-

ski kanal. Osnovao ga je tadašnji egipatski potkralj Muhamed Said-paša prema kojem je grad dobio ime.

Sueski kanal je povezao dva mora i tri jezera (Timsah, Veliko i Malo gorko jezero), a podignuta su i tri potpuno nova grada i luke – Ismailia, Suez i Port Said

S obzirom na položaj grada na ulazu iz Sredozemnog mora u Sueski kanal, brzo se razvio kao značajna luka. U njemu brodovi čekaju na prolaz kanalom i plaćaju pristojbe, a tu se razvija i trgovačka djelatnost. Zanimljiva, a relativno nepoznata je činjenica kako je francuski kipar Frédéric-Auguste Bartholdi 1869. godine nagovarao egipatsku vladu da na mediteranskom ulasku u kanal postavi velik kip žene obučene u egipatsku seljačku



Jedva vidljiva infrastruktura na obalama kanala



Luka Suez, južni ulaz u kanal



Prikaz paralelnih kanala za dvosmjerni promet

odjeću koja drži veliku baklju. Kip se trebao zvati "Egipat donosi svjetlo u Aziju" i baklja kipa trebala je funkcionirati kao svjetionik koji će brodovima pomoći da lakše pronađu kanal. Ideja nikad nije realizirana zbog francusko-pruskog rata, a dvadesetak godina kasnije Bartholdi je vrlo sličan kip postavio u New Yorku. Grad Suez ima dvije luke (Ibrahim i Tawfiq) te razgranatu lučnu mrežu koja obuhvaća šire područje grada. Željeznice i autoceste povezuju grad s metropolom Kairom i Port Saidom.

Dugotrajni sukobi na području kanalske zone

Najveću gospodarsku korist od kanala imale su najznačajnije pomorsko-trgovačke tvrtke iz područja Sredozemlja jer su sad imale znatno bržu vezu s Dalekim istokom negoli one sa sjevera i zapada Europe. Najznačajniji profit imao je *Austrijski Lloyd (Österreichische Lloyd)*, austrijska tvrtka za pomorsku trgovinu, koja je doživjela strelovitu ekspanziju nakon otvaranja kanala.

Francuska, Velika Britanija, Njemačka, Austro-Ugarska, Nizozemska, Italija, Rusija, Španjolska i Osmansko Carstvo

potpisali su u Konstantinopolisu godine 1888. konvenciju da Sueski kanal treba uvijek biti "slobodan i otvoren, za vrijeme rata i u vrijeme mira, svim trgovačkim ili ratnim brodovima bez obzira na zastavu". No već za vrijeme Prvog svjetskog rata ta odredba nije ispunjena. Sueski kanal bio je poprište sukoba različitih interesa, upravo zbog njegove velike važnosti za svjetsku trgovinu, jer predstavlja najbliži plovni put između istočne i zapadne hemisfere. Velika Britanija je 1914. proglasila svoj protektorat nad Egiptom i spriječila pokušaje Njemačke i Osmanskoga Carstva da se domognu sueske zone.

Kada je 1922. Egipat stekao neovisnost, Velika Britanija zadržala je svoje postrojbe u zemlji, a 1936. britansko-egipatskim sporazumom utvrđeno je da britanska vojska ostaje (na 20 godina) u zoni Sueskoga kanala. Za vrijeme Drugoga svjetskog rata Njemačka se ponovno pokušala domoći sueskog područja, no još je 1940. Egipat uz pomoć međunarodnih organizacija pokušao ostvariti puni suverenitet nad Sueskim kanalom.

Nakon Drugoga svjetskog rata kao odgovor na sve čvršće povezivanje Egipta s komunističkim Sovjetskim Savezom,

Amerikanci i Britanci, iako su obećavali, odbili su financirati gradnju Asuanske brane na Nilu. Egipatski predsjednik Nasser je 1956. odgovorio nacionalizacijom Sueskoga kanala koji je tada bio djelomično u britansko-francuskom vlasništvu. Time je počela opasna Sueska kriza. Poslije višemjesečnih borbi anglo-francuskih i izraelskih snaga protiv Egipta, Naser je naposljetku izašao kao junak egipatskog i arapskog nacionalizma. Sueski kanal ostao je mjesecima zatvoren zbog potopljenih brodova, što je pokazalo da Britanija i Francuska nisu ratovale zbog njegove zaštite nego radi ostvarenja svojih starih kolonijalnih interesa na širem području Bliskog istoka. Sueski je kanal ponovno otvoren za plovidbu 1957. godine, pa opet zatvoren 1967., nakon što je Izrael osvojio Sinaj i istočnu obalu kanala (arapsko-izraelski sukob). U ratu s Izraelom, Egipat je 1973. oslobodio kanalsku zonu. Nakon primirja i sporazuma o povlačenju vojnih snaga (18. siječnja 1974.), započela je rekonstrukcija kanala koji je otvoren 1975. Kanal je danas u vlasništvu Egipta, tj. Uprave Sueskog kanala (Suez Canal Authority) koja se bavi njegovim održavanjem.



Detalj sa svečanog otvorenja proširenja Sueskog kanala

Projekt proširenja Sueskog kanala

S obzirom na gospodarsku važnost Sueskog kanala, Egipat je početkom 2014. pokrenuo projekt Novoga Sueskog kanala kojim se nastojalo prokopati usporedni kanal i tako udvostručiti njegov sadašnji kapacitet i cijelo područje oko kanala pretvoriti u jednu od glavnih egipatskih gospodarskih zona. Tim se dugoročnim projektom pokušava razviti cijela regija oko Sueskog kanala i pretvoriti u strateško plovno i globalno poslovno središte za pružanje svih vrsta usluga pomorskog prijevoza. Tijekom sljedećih godina planira se poduzetnički razvoj na gotovo 76.000 km² oko Sueskog kanala, što uključuje gradnju industrijskih i logističkih sadržaja.

Egipatske su vlasti u lipnju 2014. naredile proširivanje postojećeg kanala kako bi se povećao opseg trgovine duž najbrže pomorske rute između Europe i Azije, a projekt su financirali građani Egipta. U samo 8 radnih dana prikupljeno je približno 8,1 milijardi dolara (64 milijarde egipatskih funti). Brzina prikupljanja financijskih sredstava i entuzijazam javnosti

signalizirao je početak kopanja nova 72 kilometra kanala paralelno s postojećim Sueskim kanalom. Izgradnja novog kanala trajala je zbnjujućih 11, umjesto planiranih 36 mjeseci, a uloženo je gotovo sve od prikupljenih 8 milijardi dolara. Iskopano je čak 250 milijuna m³ pijeska, a produbljen je i gaz staroga kanala sa 17 na 25 m, kako bi njime mogli proći i najveći kontejnerski brodovi.

Prokopavanjem usporednog kanala nastojalo se udvostručiti sadašnji kapacitet i cijelo područje oko kanala pretvoriti u jednu od glavnih egipatskih gospodarskih zona

Do sada su se brodovi grupirali u konvoje kako bi mogli prelaziti u ustave, a za prolaz se u ugibalištu čekalo da prođe konvoj iz drugog smjera. Na kanalu su bila tri mjesta za mimoilaženje: Port Said Eastern Entrance, Ballah By-Pass i prirodno Veliko gorko jezero, ali je sada omogućen dvosmjernan promet. Iako je ukupna duži-

na kanala ostala približno 200 kilometara (zajedno s prilaznim putovima), brodovima više za prolazak neće trebati u prosjeku 18 nego samo 11 sati.

Glavni je cilj tog projekta bio udvostručiti dnevni prolazak brodova s dosadašnjih 49 na 97 do 2023. godine, odnosno, dnevno bi u svakom smjeru u prosjeku trebalo proći po 45 brodova.

Sueski kanal je jedan od glavnih izvora stranih valuta za Egipat koji je pretrpio gubitke u turizmu i stranim ulaganjima nakon izbijanja nemira 2011. i brojnih džihadističkih napada u posljednjih nekoliko godina. Prema tome je građevinski pothvat proširenja kanala već pomogao posrnutom egipatskom gospodarstvu, jer je u gradnji bilo angažirano 45 specijalnih brodova za podvodno kopanje, a na obali je bilo posla za tisuće bagera i kamiona koji su odvozili iskopani pijesak. Na gradilištu je danonoćno radilo 25.000 radnika, a sve je radove nadzirala egipatska vojska.

Na izvođenju nove trase kanala radile su 42 kompanije pod nadzorom egipatske vojske. U listopadu 2014. egipatska je vlada potpisala ugovore sa šest među-



Pogled na prošireni dio kanala

narodnih građevinskih kompanija: *The National Marine Dredging Company* iz Ujedinjenih Arapskih Emirata, *Royal Boskalis Westminster* i *Van Oord*, sa sjedištima u Nizozemskoj, *Jan de Nul Group* i *Deme Group*, obje iz Belgije te američke građevinske tvrtke *Great Lakes Dredge* i *Dock Company*. U listopadu 2014. angažirane su egipatske tvrtke *The Arab Contractors* i privatna kompanija *Orascom Construction Industries (OCI)* za gradnju četiri tunela, dva za cestovni i dva za željeznički promet. Mehanizaciju za bušenje tunela je omogućila njemačka tvrtka *Herrenknecht*. Toliki broj kompanija uključenih u gradnju uz uočljiv nacionalni naboj može donekle objasniti nezabilježen rekord u rokovima građenja.

Osam milijardi dolara vrijedan projekt dovršen je u lipnju 2015., a kanal je svečano otvorio egipatski predsjednik Abdel Fatah al-Sisi 6. kolovoza 2015. Proširenje Sueskog kanala zapravo je glavni dio al-Sisijevog programa da se najmnogoljudnija arapska nacija izvuče

iz siromaštva i da se učvrsti međunarodni položaj Egipta te da se pokuša izjednačiti s Francuskom, Njemačkom, Rusijom i ostalim vodećim europskim državama.

Proširenje kanala je pokušaj da se najmnogoljudnija arapska nacija izvuče iz siromaštva i da učvrsti međunarodni položaj među vodećim europskim državama

Promet Sueskim kanalom danas je dvo-smjeren i brodovi mogu istovremeno ploviti i prema Mediteranu i prema Crvenom moru. Cijena prolaska kroz kanal ovisi o tonaži broda, pa može ponekad iznositi i više od 250 tisuća dolara. Ako se uzme u obzir da jedan brod u prosjeku troši približno 46 tisuća eura na dan u čekanju na prolazak kanalom, onda ne čudi i da su brodovlasnici oduševljeni tim građevinskim preinakama.

Egipat inače od preuređenoga najprometnijega plovnog puta na svijetu očekuje pravi gospodarski zaokret. U 2014. ostvaren je prihod od 5,3 milijarde dolara, a za osam se godina očekuje porast prihoda od 259 %, odnosno čak 13,2 milijardi dolara na godinu.

Zaključne napomene

Kod egipatskih računica postoji jedan problem: po "starom" kanalu godišnje je prolazilo 17 tisuća brodova koji su prenosili gotovo milijardu tona najraznovrsnije robe. Ako je cilj udvostručiti broj brodova, onda tu treba biti i dvostruko više robe koju će netko proizvesti – i koju će netko htjeti kupiti. Novi ambiciozni egipatski planovi stoga pretpostavljaju rast svjetskog gospodarstva od 10 %, a o tome ne sanjaju ni najveći optimisti na svjetskim burzama. Budući da se od 2000. do 2013., prema studiji Konferencije za svjetsku trgovinu i razvoj (UNCTAD), pomorski promet ukupno u svih trinaest godina povećao za 40

%, postavlja se veliko pitanje hoće li takav rast biti moguć i u budućnosti. MMF pak procjenjuje da će tijekom 2015. gospodarstvo rasti za 3,4 %.

Egipat želi područje Sueskog kanala pretvori u industrijsku zonu s čeličanicama te tvornicama cementa i građevnog materijala. ali i stvoriti čak milijun radnih mjesta

Iako vjeruju da će obveznice biti lako plaćene, egipatski su ekonomski stručnjaci također oprezni s prognozama za Sueski kanal. Promet u kanalu funkcionira, ali je problem da Egipat zapravo nema dovoljno koristi od svih tih silnih brodova koji prolaze kanalom. Jedino što Egipat brodarima zapravo nudi jest voda okružena pijeskom – i praktički ništa više. Jedva da postoji bilo kakva nužna infrastruktura, ali to bi se prema planovima trebalo promijeniti.

Treba izgraditi terminale za opskrbu brodova gorivom, brodogradilišta za remont ili čak za gradnju novih brodova, a to podrazumijeva i bolju logistiku egipatskih



Pogled na sjeverni ulaz u Sueski kanal, luka Port Said

tvrtki koje su dosad uglavnom ovisile o uslugama stranih kompanija za međunarodni transport i koji su potom svoje račune Egiptu slali u dolarima. Uz inflaciju od 10 %, takve račune onda nije bilo lako plaćati. Egipat međutim priželjkuje da cijelo područje Sueskog kanala pretvori u industrijsku zonu, s čeličanicama i metaloprerađivačkom industrijom te tvornicama cementa i građevnog materijala. Sve bi to

trebalo stvoriti čak milijun novih radnih mjesta u zemlji gdje je stopa nezaposlenosti otprilike 13 %. Ipak, još uvijek je na obalama Sueskog kanala uglavnom samo pijesak uz tek poneku golemu parolu koja slavi Egipat i njegovog sadašnjeg predsjednika Abdel Fattah al Sisija, a vrijeme će pokazati ekonomsku opravdanost toga golemoga svjetskog megaprojekta.

Izvor: <http://newcanal.suezcanal.gov.eg/>



Sueski kanal nakon proširenja