

VIZIONE

25/2016

International magazine for social sciences "VIZIONE " Skopje
Revistë ndërkombëtare për shkencat shoqërore "VIZIONE " Shkup
Международно списание за општествени науки, "VIZIONE " Скопје
www.visionsmagazine.org

Open Access Journals, EBSCO (2014), Proquest & CiteFactor

First Published in August 2004

ISSN: 1409-8962- printed form

ISSN 1857- 9221- electronic form

**Revista Vizione është regjistruar në Agjencionin për informacione
në Republikën e Maqedonisë, Nr. 02 – 482/ 2; Shkup 29 korrik 2004**

**Visions Magazine is registered at the Agency for information in the
Republic of Macedonia, no. 02-482 / 2; Skopje, July 29, 2004**

Botues: Shoqata e Intelektualëve “Klubi Demokratik” – Shkup
Publisher: The Association of Intellectuals “Democratic Club” – Skopje

Këshilli botues / Editorial Board:

Prof. Dr.Nazmi Maliqi (Maqedoni),
Prof Dr.Vesel Latifi (Kosovë)
Prof. Dr.Enver Halilović (B dhe H)
Prof. Dr.Milazim Krasniqi (Kosovë),
Prof. Dr.Recai Aydin (Türkiye)
Prof Dr.John Fisher (Kanada)
Prof. Dr.Arsim Bajrami (Kosovë),
Prof. Dr.Illir Kaduku (Shqiperi)
Prof. Dr.Vlado Popovski (Maqedoni)
Prof. Dr.Bajram Pollozhani (Maqedoni),
Prof..Dr.Avni Presheva (Serbi),
Prof. Dr.Antoneta Vassileva (Bulgaria)
Prof. Dr.Agron Beka (Kosovë)
Prof. Dr. Semaus Taggart (Northern Ireland)
Prof Dr.Ermir Dobjani (Shqipëri)
Prof. Dr.Fadil Maloku (Kosovë)

Kryeredaktor dhe redaktor përgjegjës

Editor-in-chief Prof. Dr.Nazmi Maliqi (Maqedoni)

Redaksia: Editorial staff:

Prof Dr.Vesel Latifi (Kosovë)
Prof. Dr.John Fisher (Kanada)
Prof. Dr.Recai Aydin (Türkiye)
Prof. Dr.Jorde Jakimovski (Maqedoni)
Prof. Dr.Mesud Idriz (Bosnja dhe Hercegovina)
Prof. Dr.Aynur Uraler (Türkiye)
Prof. Dr.Irena Lama (Shqipëri)
Dr.sc.Drita N. Maliqi (Maqedoni)
Prof. Dr. Semaus Taggart (Northern Ireland)
Prof. Dr.Osman Kadriu (Maqedoni)
Doc. Dr.Irina Chudoska - Blazhevskaja (Maqedoni)
Prof. Dr. Afrim Osmani (Maqedoni)

Computer arrangement: Mr.sc. Faton Maliqi

Shtyp / Printing house: Furkan ISM – Shkup

VIZIONE VISIONS

*Revistë studimore - shkencore me përmbajtje:
Studios and scientific magazine with*

- *Sociologjike
Sociologic content,*
- *Integrime evropatlantike
Euroatlantic integration,*
- *Ekonomike dhe –
Economic*
- *Juridiko – politike
Political and juridical content*

Nr. 25/2016

*Shkup – Skopje, February 2016
www.visionsmagazine.org*



Foto (2016) Prof. Dr. Nazmi Maliqi dhe Prof. Dr. John Fisher anëtarë të Këshililt botues dhe të Redaksisë së Revistës ndërkombëtare për shkencat shoqërore “VIZIONE “

*Përmbajtja**Content**Arsim kulturë shkencë**Education culture science**Prof. Dr. Diana SHEHU**Prof. Assoc. Dr. Ines DIKA**Education in Albania and its role in the European integration 13**Prof. Dr. Fadil MALOKU**Where it is going Kosovar education 21**Dr. sc. Driton MALIQI**Comparison of good communication practices**among the students in primary and secondary school 29**Nedelkova GABRIELA**Language Learning Strategies and Proficiency Level 43**Kultura gjuhësore e komunikimit**Culture and language communication**Prof. Dr. Elda RESMJA MOLLA**Verbal system of albanian versus the**verbal system of latin (Kuvendi i arbënit) 57**Florjan TUPI**Cultural borrowing: translator's technique**to relay albanian cultural values towards the french reader 65*

Agron KURTISHI, PhD

Self-regulation of the media in macedonia –

a challenge for the media, for employees and for media owners 77

Hulumtime juridike – politike

Juridical political research

Prof. Dr. Temelko Risteski

Dr. Zineta Asani

General principles of the administrative

procedure in function of material fact cognition 91

Arta BILALLI ZENDELI, PhD

Gjorgi SLAMKOV, PhD

Harmonization of the penal policy –

A challenge to the criminal theory and practice 99

Prof.Dr. Aleksandar DONCEV

Marija VELJOVSKA KONDOVSKA, MA

Aleksandar KITANOVSKI, PhD,

The place of local government in the legal system of the state 111

Prof. Ass. Dr. Veton VULA

Some of the rights of victims of trafficking

in persons according to the international law 117

Biljana CHAVKOSKA, PhD

Maja KAMBOVSKA, PhD

The implementation of the equal pay rules in the

europaean union through the case law of the europaean court of justice 131

Dr. Sc. Arbër Ademi

Recognition and enforcement

of arbitral awards annulled in the country of origin 147

Phd Cand. Përparim Gruda

Some issues of report of kosovo's constitution with international law 157

Mr.sc Driton Kuçi, PhD cand.

Relationship between the legislature and the executive power 169

Hulumtime në Politikat e sigurisë dhe në kriminologji
Research in Security Policies and criminology

Gjorgi SLAMKOV, Ph.D

Arta BILALLI- ZENDELI, Ph.D

*Prevention of corruption – improving
the efficiency in the monitoring of the assets 183*

Mr.sc Reshat MALIQI, PhD cand.

*Problems of proving process of criminal homicide
in the Gjilan municipality for the period 1999-2014 191*

Afrim Osmani, PhD

Victimological treatment of ecological crime 209

Mr.sc. Rrahman SYLEJMANI, Phd. Cand.

Irregular migration in Kosovo (2009-2013) 217

Doc. Dr. Muhamed Ali

*Terrorism and the stance of classical
islamic law towards this global phenomenon 231*

Persiatje socio – politike

Socio - political rationale

Juliana ZAHARIA, PhD. Cand.

*Youth policies: a review to policy-making
and coordination processes that encircle youth integration policies 245*

Prof. Dr. Nazmi MALIQI

Albanian balkan geopolitics and migrations 253

Mr.sc. Kujtim Kasami – Phd. Cand.

*Theoretical review and analysis
of problems of democratic transition and consolidation 273*

Agron KURTISHI, PhD

Granit AJDINI, Mr.Sc. Cand.

How to combat islamophobia with social media 283

Hulumtime në ekonomi

Research in economics

Ma. Thanas GOGA & Dr. Genti KROMIDHA

Prof. asoc. dr. Sabah SENA& Genti ÇUPI &

Dr. Zamir DEDEJ

Socio economic survey of rural areas in Albania 297

Assoc. Prof. Savo ASHTALKOSKI, PhD

Ass. Prof. Irena ASHTALKOSKA, PhD

The meaning of motivation of human

capital in banks in the Republic of Macedonia 309

Doc. Dr. Mirjana MATOVSKA

Doc.Dr. Zorica SILJANOVSKA

Influence of the world economic crisis on financial flows of global level 321

Sylejman MAÇASTENA & Vlora FEJZA

Disclosure of the audit findings as facts 329

Doc. Dr. Jordanka Galeva

Geopolitical importance of water

passes through the prism of energy transport 335

Prof. Nada PETRUSHEVA Ph.D

Credit insurance against letter of credit as

instruments for securing financial transactions 347

Vlora FEJZA & Sylejman MAÇASTENA

Causes of restrictions on investments 359

Dr.sc. Armand KRASNIQI prof.asoc

Legal personality or business of trading

companies to Kosovars business right 365

Marrëdhëniet ndërkombëtare dhe diplomaci

International relations and diplomacy

Doc. Dr. Muhamed ALI

Us military intervention on afghanistan

at the beginning of xxi century: legal and political aspects 379

Asst. Prof.Dr. Mevludin IBISH

Cyprus during the cold war and its road towards independency 391

Periskopi informatik

Computer Periscope

Emilija SPASOVA KAMČEVA

Lidija GORAČINOVA - ILIEVA

Adaptive model for discrete math of the e-leaerning system 405

Retro, memory, Events, personalities

<i>Prof. Dr. Aleksandar STIPÇEVIQ</i>	<i>415</i>
<i>Albanians from Zadar</i>	<i>417</i>
<i>Prof. Dr. Mark TIRTA</i>	
<i>Stipçeviç shpëtoi thesarin e kulturës shqiptare</i>	<i>423</i>
<i>Udhëzime për autorët</i>	<i>427</i>
<i>Упамято за аџмопуме</i>	<i>429</i>
<i>Instructions for authors</i>	<i>431</i>

Доц. Д-р Јорданка Галева*

GEOPOLITICAL IMPORTANCE OF WATE PASSES THROUGH THE PRISM OF ENERGY TRANSPORT

ГЕОПОЛИТИЧКОТО ЗНАЧЕЊЕ НА ВОДЕНИТЕ ПРЕМИНИ НИЗ ПРИЗМАТА НА ЕНЕРГЕТСКИОТ ТРАНСПОРТ



Abstract: The term "passage" has many different meanings. However, from geographical standpoint it is used to indicate water passage or narrow water stretch that connects two larger water areas. Based on its dimensions it can be classified as channel or strait. Its dimensions, or more specifically the length and width, as well as its geographical location represent decisive factors for matters from international character that is important for the world economy and security. This paper provides a detailed description of several water passages that are analysed from geopolitical aspect as important and unavoidable points for energy transport.

Keywords: Choke points, Oil, Hormuz, Bab el-Mandab, Suez, Malacca

Вовед

Природните ресурси и локацијата, како географски карактеристики на државите, претставуваат основни фактори врз кои се заснова геополитиката. Енергетските ресурси како дел од природното богатство на една земја претставуваат неопходни елементи за секојдневниот живот и круцијален фактор, како за националанта, така и за светската економија и енергетска безбедност. Нивната природна несразмерна распределба низ светот ги прави атрактивни и барани производи, за чие доставување постои развиена мрежа на копнен, подземен и воден транспорт, кој се одвива преку, друмови, железница, цевоводи и водени пловила. Оттука, не само ресурсите, туку и транзитните рути низ кои се транспортираат, добиваат на значење и претставуваат битен и основен елемент на геополитиката. Важноста на транзитниот дел потекнува од должината на рутата низ кој се одвива транспортот, географската лоцираност и од одредени

* Меѓународен Славјански Универзитет-Свети Николе-Битола, Република Македонија
dance.galeva@gmail.com

географски точки кои се неизбежни на транзитниот пат. Овие точки во водените површини се нарекуваат канали или теснеци, односно протоци, а во геостратешкиот речник се познати како choke points или геополитички точки.

Праксата покажува дека половина од светското нафтно производство се движи по воден пат, односно преку одредени рути. На овие рути покрај пристаништата за товар и истовар, битни геополитички точки се оние низ кои транспортот се спроведува по скратен пат или пак каде водената површина се стеснува и се транзитира низ канали или тесенци. Ваквите места освен од безбедносни причини, се битни и за трговскиот транспорт. Во случајот на транспорт на енергетски ресурси (нафта и нафтени производи) од земјите доставувачи до земјите корисници, постојат неколку геополитички точки кои се наоѓаат на пловните рути и се битни во светски размери.

Во овој труд, како примери, се земени пловните рутите кои тргнуваат од Персискиот залив, кој е сместен во Југозападна Азија и преку водите на Атлантскиот и Индискиот Океан и протоците Ормуз, Малака, Бал-ел Мандаб, Суец, Гибралтар и Панама се насочени кон Европа, Америка и Источна Азија.

Геополитички транзитни точки на пловните рути за енергетски транспорт

Најголемите земји производители и извезувачи на сурова нафта во светот се соединети во Организацијата на земји извезувачи на нафта (ОПЕК), која има за цел да ги координира нафетните политики на земјите членки и влијае во одредување на светската цена на нафтата. Поголемиот број на земји членки во оваа организација се земји од Блискиот Исток, односно Саудиска Арабија, Ирак, Иран, Кувајт, Соединетите Арапски Емирати, Катар и Либија, покрај Венецуела, Ангола и Нигерија.

Терминот Близок Исток се користи за земјите од југозападниот дел на азискиот континент. Територијално најголема и најбогата држава во овој регион е Саудиска Арабија, која географски е сместена на Арапскиот полуостров, помеѓу Црвеното море на запад и Персискиот залив на исток и граничи со Јордан и Ирак на север, со Кувајт на североисток, со Катар и Соединетите Арапски Емирати на исток, со Оман на југоисток и со Јемен на југ. Според Oil&Gas Journal³⁷², проценката е дека на оваа територија се наоѓаат 266.0 билиони барели нафтени резерви, додека дневното производство на течна нафта, во просек изнесува 11.6 милиони барели, рангирајќи ја оваа држава на второто место во светот, после Венецуела, за поседување на нафтени резерви. Оваа карактеристика, заедно со нејзината локација, се основните елементи кои ја прават Саудиска Арабија геополитички значајна и атрактивна. Имено, нејзината местоположба и дозволува излез на две водени површини низ кои поминуваат рутите за транспорт на енергетските ресурси и тоа, од западната страна Црвеното море, кое се користи како транспортна рута на нафтени производи наменети за Европа и Америка и на источната страна Персискиот залив од каде тргнуваат пловила за транспорт на

³⁷² <http://www.ogj.com/>

нафта и нафтни производи кон Далечниот Исток. Според Global Trade Information Services³⁷³, во 2013 година извозот на сурова нафта на Саудиска Арабија изнесува околу 7.7. милиони барели дневно, од кои 68% наменети за азискиот пазар, 19% за САД, 10% за Европа и 3% за други места во светот.

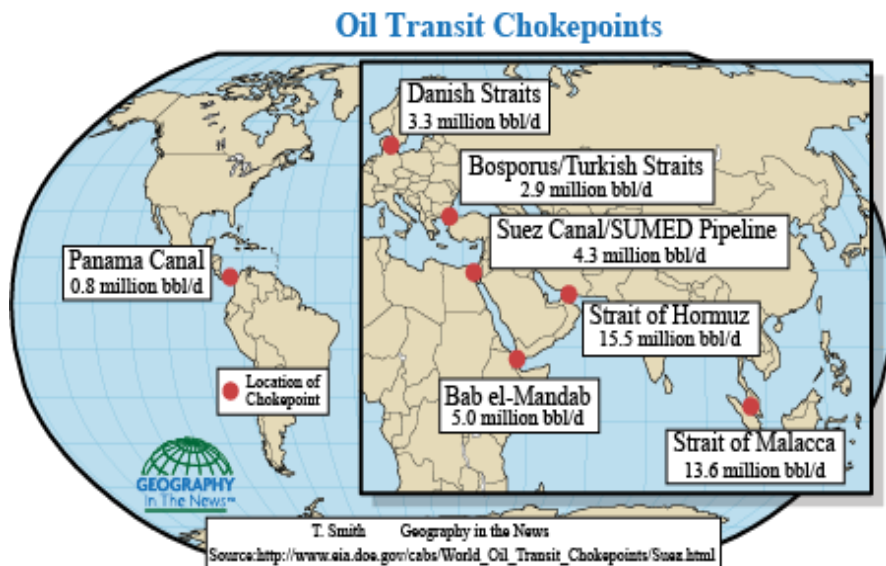
Покрај овој нафтен гигант, други моќни нафтни држави од овој регион се: Ирак, кој според проценката поседува 112.5 билиони барели нафтни резерви, потоа Обединетите Арапски Емирати со 97.8 билиони барели, Кувајт со 96.6 билиони барели, Иран со 89.7 билиони барели, Катар со 15.2 билиони барели и Оман со 5.5. билиони барели нафтни резерви³⁷⁴. Сите овие држави се дел од Персискиот залив кои за транспорт на своите производи, од алтернативите најмногу го користат водениот пат. Заради оваа причина, покрај важноста на ресурсите, големо значење во светски рамки добиваат и рутите (низ кои се одвива транспортот на овие ресурси до земјите коирсници), како и сите пристаништа, заливи, протоци, канали и острови кои се дел од рутите.

За излез од Персискиот залив на Арапското море и за транспорт на производите од овој регион, кон запад (Европа и САД) и кон исток (Индија, Кина, Јапонија и други азиски пазари по водите на Индискиот Океан), неизбежно е да се помине низ протокот Ормуз. Во својот најтесен дел, водите на Ормуз ги заплискува копната на Оманската ескава на запад и копното на Иран на исток и претставува воден мост помеѓу Персискиот залив (долг околу 800 километри, а широк од 80 до 120 километри) и Оманскиот залив. Протокот Ормуз е долг 270 километри, а широк од 50 до 80 километри и важи за еден од најфреквентните протоци, не само во овој регион, туку и во светски рамки, низ чии води на дневно ниво транзитираат околу 17.0 милиони барели нафта.

Преку протокот Ормуз, водената рута за транспорт на производи продолжува кон запад, односно кон Јужноафричкиот континент и северозападно кон Европа, преку Црвеното море и Суецкиот канал, до Средоземното море. Низ Црвеното море, покрај нафтата од Арапскиот полуостров, транзитира и нафтата од државите кои излегуваат на неговите води, односно Египет, Јемен и Судан (покрај Саудиска Арабија). Од овие држави, Јемен поседува 4.0 билиони барели нафтни резерви, Египет 2.9 билиони барели и Судан 0.6 билиони барели. Нафтата и нафтените производи од овие држави заедно со оние од Персискиот залив, кои претходно поминуваат низ протокот Баб ел-Мандеб, транзитираат преку водите на Црвеното море и преку Суецкиот канал стигнуваат до Средоземното море. Преминот Баб Ел-Мандаб и Суецкиот канал, исто колку и Ормуз протокот, имаат големо геополитичко значење, кое произлегува од нивната улога на неизбежни транзитни точки на скратена рута за транспорт, заради која причина добиваат огромно значење во геополитички светски рамки.

³⁷³ <http://www.gtis.com/english/>

³⁷⁴ http://www.opec.org/opec_web/en/



Извор: http://voices.nationalgeographic.com/files/2013/10/gitn_1082_ngs_Chokepoints.png

Имено, ако од Персискиот залив по воден пат тргнеме на запад, по скратена рута, која не го обиколува Афричкиот континент, пловилата, односно нафтените танкери, потребно е да поминат низ неколку водени премини. Првиот премин кој воедно претставува врата на Персискиот залив е теснецот Ормуз. Вториот премин на кој се наидува е протокот Баб Ел-Мандаб кој претставува воден мост помеѓу азиjsкиот и афричкиот континент, односно помеѓу Јемен на Арапскиот полуостров и Џибути и Еритреја кои се дел од Африканскиот Рог. Претставува стратешка врска помеѓу Индискиот Океан и Средоземното море, односно порта за влез во Црвеното море. Преку водите на ова море, пловилата транзитираат кон север и наидуваат на Суецкиот канал, портата за влез во Средоземното море. Суецкиот канал се наоѓа на териториите на Египет и претставува вештачка творба и круцијална точка за транспортно водено поврзување на азиjsкиот, афричкиот и европскиот континент. Оттука, преку овој канал и водите на Средоземното море, еден дел од пловилата продолжуваат до Европа, а другиот дел до Северна Америка, до која дестинација се наидува на уште неколку премини во Средоземното море, како на пример Малтешкиот канал, Сицилијанскиот проток и протокот Гибралтар кој овозможува излез на Атлантскиот Океан.

Според податоците на United State Energy Information Administration³⁷⁵, низ Ормутскиот теснец, во периодот од 2009 до 2013 година, во просек на дневно ниво, транзитирале од 15.7 до 17.0 милиони барели сурова нафта и нафтени

³⁷⁵ www.eia.gov

производи³⁷⁶. Оттука, танкерите кои се насочени кон Европа, поминуваат низ протокот Баб ел-Мандеб, низ Црвеното море и Суецкиот канал. Според податоците на United State Energy Information Administration, во периодот од 2009 до 2013 година низ Баб ел-Мандеб на дневно ниво транзитирале од 2.9 до 3.8 милиони барели сурова нафта и нафтени производи³⁷⁷, додека низ Суецкиот канал (и СУМЕД нафтоводот) во истиот периодот на дневно ниво транзитирале од 3.0 до 4.6 милиони барели сурова нафта и нафтени производи³⁷⁸.

Од Суецкиот канал во Средоземното море доколку продолжиме кон Запад, како што веќе беше споменато, се наидува на уште неколку битни премини за излез кон Атлантикот. Еден од најбитните на оваа рута е протокот Гибралтар кој се наоѓа помеѓу Европскиот континент во делот на јужниот дел на Шпанија, односно британската есклава Гибралтар и Афричкиот континент во делот на северниот дел на Мароко. Заради географската местоположба и неговите димензии (долг е 60 километри, а широк од 14 до 44 километри) низ овој теснец се одвива густ сообраќај со 100.000 пловила годишно кои транспортираат повеќе од 200 милиони тони нафта годишно. Оттука, дел од овие пловила се насочени кон Северна Америка, преку Атлантскиот Океан и дел од нив наидуваат на уште еден битен премин, Панамскиот канал на државата Панама, кој ја дели Северна Америка од Централна и Јужна Америка и претставува воден пат за поврзување на западниот со источниот дел на Северна Америка.

Каналот Панама е вештачки канал изграден на почетокот на 20-тиот век со должина од околу 81 километар, и ширина од 90 до 350 метри. Неговата примарна цел е да го поврзе Тихиот Океан со Карипското море и со Атлантскиот Океан. 43% од вкупниата количина на производи која доаѓа од или пак е наменета за САД, поминува низ Панамскиот канал. Од производите кои транзитираат низ овој канал само 18% од целокупниот транзит се нафта и нафтените производи, од

³⁷⁶ Во 2009 година транзитирале 15.7 милиони барели сурова нафта и нафтени производи, во 2010 година 15.9 милиони барели, во 2011 година 17.0 милиони барели, во 2012 година 16.9 милиони барели и во 2013 година 17.0 милиони барели сурова нафта и нафтени производи. <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=WOTC>

³⁷⁷ Во 2009 година транзитирале 2.9 милиони барели, во 2010 година 2.7 милиони барели, во 2011 година 3.4 милиони барели, во 2012 година 3.7 милиони барели и во 2013 година 3.8 милиони барели сурова нафта и нафтени производи.

³⁷⁸ Во 2009 година низ Суецкиот канал транзитирале 1.8 милиони барели сурова нафта и нафтени производи, во 2010 година 2 милиони барели, во 2011 година 2.2 милиони барели, во 2012 година 3 милиони барели и во 2013 година 3.2 милиони барели сурова нафта и нафтени производи. Вкупната количина на нафта и нафтени производи кои поминуваат низ Египет, вклучувајќи го покрај Суецкиот канал и Сумед нафтоводот во 2009 година изнесувала 3.0 милиони барели, во 2010 година 3.1. милиони барели, во 2011 година 3.8 милиони барели, во 2012 година 4.5 милиони барели и во 2013 година 4.6 милиони барели сурова нафта и нафтени производи. http://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf

кои 78% доаѓа од Атлантскиот Океан. Според податоците на United State Energy Information Administration низ овој канал секоја година во периодот од 2009 до 2013 година транзитирале 0.8 милиони барели сурова нафта и нафтени производи на ден, (со исклучок на 2010 година кога е регистрирана помала количината, односно 0.7 милиони барели). Во 2013 година е регистрирано дека 1.4% од вкупниот глобален транзит на сурова нафта и нафтени производи поминале низ Панамскиот канал, додека во 2014 година е регистриран транзит на 13,000 пловила со 200 милиони тони товар и 877,000 барели нафта и нафтени производи на ден. Земајќи ги во предвид овие бројки и оние кои се регистрирани на другите светски геополитички премини, се забележува дека низ овој канал, транзитира најмалку од нафтата и нафтените производи. Оттука овој канал во однос на глобалните рути за транспорт на нафта и нафтени производи, не се смета за толку значаен колку другите премини, но сепак е значјна точка за транзит на друг вид на производи.

Враќајќи се на Средниот исток, другата дестинација за транзит на нафта од Персискиот залив е источниот дел на Азија. Според статистиките околу 85% од извозот на нафта од овој регион е насочен кон Кина, Јужна Кореа, Јапонија и Индија³⁷⁹. За пристигање до овие места, тргнувајќи од Персискиот залив преку преминот Ормуз кон исток, се наидува на уште неколку битни премини, од кој најважен е преминот Малака. Преку овој премин и преминот Ормуз, транзитира 60% од светскиот трнаспорт на нафта, заради која причина и преминот Малака се смета за chokepoint со светско геополитичко и стратешко значење.

Малака преминот се наоѓа во југоисточниот дел на Азија помеѓу Индонезија, Малезија и Сингапур. Водите во овој премин се поврзуваат со водите на Андаманското море на север и со Јужнокинеското море на југ, поврзувајќи ги на тој начин Индискиот Океан со Тихиот Океан. Неговата должина изнесува 805 километри, а во теснецот Сингапур овој проток се стеснува и до 2,8 километри што претставува причина за отежната навигација. Преку овој канал, кој е дел од скратената рута на поврзување на двата Океани, поминува скоро 1/4 од светската трговија на добра, повеќе од 64.000 пловила (од кои 21.000 контејнери и 23.000 танкери) годишно, односно околу 13,6 милиони барели нафта дневно, од која 80% е сурова нафта кој се увезува од страна на Кина³⁸⁰. Според податоците на United State Energy Information Administration, транзитот на дневно ниво, на количината на сурова нафта и нафтени производи кои поминале низ овој канал во периодот од 2009 до 2013 година, изнесува од 13.5 до 15.2 милиони барели³⁸¹, гарантирајќи му второ место на ранг листата, после теснецот Ормуз.

³⁷⁹ http://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf

³⁸⁰ Treccani Atlante Geopolitico, Istituto della enciclopedia italiana, Roma, 2014, p.547

³⁸¹ Во 2009 година изнесува 13.5 милиони барели, во 2010 година 14.5 милиони барели, во 2011 година 14.6 милиони барели, во 2012 година 15.1 милиони барели и во 2013 година 15.2 милиони барели. Покрај овие производи, низ истиот канал транзитира и течен природен гас и тоа во количина од 1.6 трилиони кубници во 2009

Предности и ризици на геополитичките транзитни точки

Земајќи го во предвид значењето на нафтата како неопходно енергетско добро и статистичките податоци за количината на сурова нафта и нафтени производи, кои секојдневно се транспортираат од еден до друг крај на светот, неизбежно е да се запрашаме кое е значењето на горенаведените геополитички точки и колку истите може да влијаат на нафтените политики.

Геополитичкото значење на протоците произлегува од повеќе фактори кои се поврзани со нивната местоположба и неизбежност на дел од скратената рута за достава на производи, меѓу кои и нафтата.

Ако ја земеме во предвиди местоположбата на транзитните точки за достава на енергетски производи, без сомнение, на прво место е Ормутскиот теснец, кој заради неговата местоположба во регион богат со голем концентрат на нафта, важи за најфреквентен сообраќаен канал. Неговото значење покрај од географската местоположба, произлегува и од фактот на неизбежна точка во рутата за транспорт. Низ овој проток поминува нафтата од најголемите светски производители, факт кој го прави геополитички значаен, но воедно и влијателен врз одредување на цената на нафтата. Имено, доколку овој теснец би се затворил, како резултат на регионален конфликт или политичко несогласување, последицата би била зголемување на цената на крајниот производ и директно влијание врз светската економија. Имено затварањето на Ормутскиот теснец би навело на користење на алтернативни патишта за транспорт, како на пример мрежа на цевоводи која сеуште не е развиена во сите земји извозници на нафта, (факт кој ги отежнува работите како што впрочем се покажа во моментот на иранската закана во 2011 година, дека ќе го затворат теснецот доколку западните земји воведат ембарго за извоз на иранската нафта). Имено, овој теснец неколку пати беше искористен како заштитно и заканувачко средство во надворешната политика на Иран, заради која причина се стравуваше дека неговото затварање би предизвикало хаос и нагло зголемување на цените на нафтата. Фактички она што го прави силен Иран, по ова прашање е што во неговите територијални води во пределот на Ормуз, дното е најдлабоко и оттука поминуваат сите тешки пловила кои излегуваат од Персискиот залив. Заради овие причини земјите од заливот, кои се почувствуваа „заложници“, на иранската политика, отпочнаа со инвестиции во проекти кои би биле еден вид на „бајпас“, на протокот Ормуз.

Од оваа гледна точка, идеата за инвестирање во изградба на мрежа на нафтоводи е најразвиена во Саудиска Арабија. На нејзина територија е изграден најдолгиот нафтовод East-West Pipeline (1200 километри) кои ги врзуваат источниот и западниот дел на земјата, односно комплексот Абхаик (Abqaiq) и Црвеното Море во Јанбу Ал Бахар, (Yanbu) со капацитет на транзит од 4.8 милиони барели дневно и овозможува намалување на транзитот на нафта низ Ормутскиот теснец за 1.0 до 2.8 милиони барели дневно³⁸². Други алтернативи за

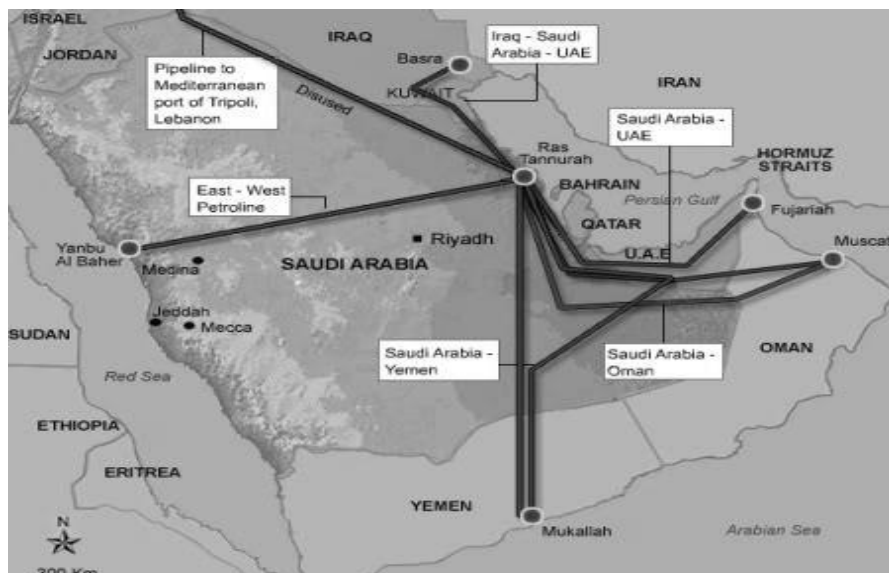
година, 1.9 трилиони кубици во 2010 година, 2.5 трилиони кубици во 2011 година, 3.2 трилиони кубици во 2012 година и 4.2. трилиони кубици во 2013 година.

³⁸² <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.cfm?iso=SAU>

транспорт на нафта се Транс-арапскиот гасовод Trans Arabian Pippelin, изграден во 1947 година за транспорт на нафта од Куаисума (Qaisumah), преку Јордан, до Сидон во Либан, кој во 1984 година, беше затворен во еден дел на саудиската територија, а во 1990 година во делот кој поминува низ Јордан. Друг нафтовод од овој регион е Iraqi Pipeline in Saudi Arabia (IPSA), изграден во 1989 година, но затворен заради отпочнување на војната во заливот. Почетната точка на овој нафтовод е во Ирак, и продолжува на територијата на Саудиска Арабија и паралелно врви со Исток-Запад нафтоводот, и завршува со крајна точка во пристаништето Рас Ал Муајиз (Ra's Al Mu'ajiz), јужно од Јанбу. Денес овој нафтовод во делот кој е паралелен на Исток-Запад нафтоводот се користи за транспорт на природен гас, додека делот кој оди кон Ирак е затворен. Функционални нафтоводи пак се оние подводните, кои транспортираат лесна нафта од Саудиска Арабија до Бахраин, а во истиот регион во изградба е и новиот нафтовод помеѓу Абхаик и Бахраин. Земајќи ја во предвид ваквата ситуација може да се каже дека во случај на заобиколување на Ормутскиот теснец, па и на Суецкиот канал, од страна на Саудиска Арабија како бајпас опција може да биде оживување на Ирачко-саудскиот нафтовод и Транс-арапскиот Таплине кој поминува преку Сирија и Либан со излез во Средоземното море или пак изградба на нови нафтоводи кои преку Оман би излегле во местото Мускат или преку Јемен во местото Мукала. Во оваа смисла, покрај Саудиска Арабија, единствена која може да користи бајпас опции во случај на затворање на Ормутскиот теснец е Абу Даби кој претставува еден од најбогатите емирати и извозници на нафта, кој преку Hashan-Fujairah нафтоводот или Abu Dhabi Crude Oil Pipeline (ADCOP), се поврзува со пристаништето во Фуџаира, еден од седумте емирати, сместен на бреговите на Оманскиот залив во Арапското море³⁸³.

383

<https://geopoliticamente.wordpress.com/2012/01/15/lobiettivo-dei-paesi-del-golfo-bypassare-lo-stretto-di-hormuz/>



Извор:<https://aurorasito.files.wordpress.com/2012/01/arabpipeline.jpg?w=630>

Ваквата алтернатива на нафтоводна мрежа, секако дека ја намалува оптовареноста на транспортот низ Ормутскиот теснец и претставува алтернатива во случај на негово затворање, а воедно и го скратува патот, односно времето за достава кое пак, ја намалува цената на доставата на финалниот производ. Меѓутоа да се напомене дека не сите држави од регионот имаат развиено ваква мрежа на цевоводи, заради која причина затворањето на протокот Ормуз или било кој друг проток, би влијало на покачување на глобалните цени на нафтата што значи директно влијание врз економијата и енергетската безбедност. Како пример може да се земе покачувањето на нафтата после заканата на Иран во 2011 година за затворање на Ормутскиот или пак кога Саудиска Арабија отпочна воена кампања против Јемен, кое последователно влијаеше на избор на нова, подолга рута за транспорт од 3,8 милиони барели дневно, како алтернатива на традиционалната рута која води преку Баб ел-Мандеб.

Друг битен фактор, како што беше веќе споменато, кој ги прави значајни премините е токму должината на рутата, која директно влијае на цената на нафтата. Во овој случај како пример покрај Баб ел-Мандеб би го земала и Суецкиот канал. Една од најголемите предности на овие протоци, како што веќе беше споменато, е поврзана со должината на рутата што значи побрза достава и пониски цени за транспорт. Ако ја земеме како пример рутата која поминува низ протокот Баб ел-Мандеб и Суецкиот канал, воочливо е дека истата го скратуваат патот до САД и Тихиот Океан за 6400 километри, (во однос на рутата преку 'Ртот на Добрата надеж) што во економски термини значи и пониски цени за транспорт и пониска цена на достава на финален производ. При евентуално затворање на Суецкиот канал и протокот Баб ел-Мандаб, алтернативната рута би била

заокружување на Афричкиот континент или како што веќе беше споменато користење алтернативни рути преку цевоводи или железнички транспорт. Меѓутоа, како што веќе беше споменато, не сите земји доставувачи на енергетски ресурси од југозападниот азиски регион, имаат развиена мрежа на цевоводи или доколку ја имаат, немаат доволен капацитет за транспорт на целата количина на енергетски производи. Беше кажано дека Саудиска Арабија би требало да го оживее Ирачко-саудскиот нафтовод и Транс-арапскиот Таплине кој поминува преку Сирија и во Либан излегува на Средоземното море, додека Ирак својот излез на Средоземното море го обезбедува преку Турција и нафтоводот Kirkuk - Ceyhan.

Интересен е фактот да се истакне дека во услови на пониски цени на нафтата, доставувачите не секогаш ги избираат кратките рути, туку напротив избираат алтернативни подолги рути сметајќи ги исплатливи затоа што нудат други предности. Според извештајот на Блумберг агенцијата³⁸⁴, ваква ситуација впрочем и се случи при падот на цената на нафтата (во 2015 година цената по барел се симна на 45 долари) што предизвика некои од бродските пловила да ја заменат Суецката рута со онаа околу Афричкиот континент, односно околу 'ртот на Добрата надеж, која е подолга, но во овој случај поисплатлива. Оваа транзитна точка, е исто така битна во нафтената политика, затоа што низ неа се одвива околу 9% од морскиот транзит на нафта во двата правци, односно околу 3.6 милиони барели на ден нафта³⁸⁵. Според извештајот на Блумберг агенцијата, во случај на пониски цени на нафтата, одредени транспортни пловила ја избираат оваа рута, иако подолга од другите, заради можноста бродските компании попатно да ја продаваат нафтата на највисоките понудувачи од западноафриканските земји каде побарувачката е се повеќе во раст.

Во анализата беше споменат и помалце атрактивниот, во термини на премин за енергетски транспорт, каналот Панама. Во случајот на негово затварање, последиците би биле изнаоѓање на алтернативни патишта, кои би биле подолги и секако дека би влијаело врз зголемување на цените на транспортот. Во ваков случај до пред некое време како алтернатива во овој дел од светот би се користеле Магелановиот теснец, кој се наоѓа помеѓу островот Огнена земја и Јужноамериканскиот континент и Драке преминот, кој се наоѓа на јужниот врв на Јужна Америка, 'Ртот Хорн, Чиле и островите на јужниот Шетланд на Антарктикот. Од 2014 година е одобрен прокетот за изградба на каналот Никарагва кој ја пресекува централноамериканската држава Никарагва и го поврзува Атлантскиот и Тихиот Океан. Овој канал е подолг, подлабок и поширок од панамскиот канал и е прв конкурент во транспортот на производи од едниот до другиот крај на светот.

³⁸⁴ <http://www.ilfattoquotidiano.it/2015/09/02/petrolio-con-il-crollo-dei-prezzi-le-navi-snobano-suez-e-fanno-il-giro-dellafrica/2002010/>

³⁸⁵ 2.1 милиони барели на ден од Африка и 1.3 милиони барели на ден од Јужна Америка и Караибите. Имено (3.5 милиони барели на ден се наменети за азискиот пазар додека 1.3 милиони барели на ден кој доаѓаат од Блискиот исток се наменети за Јужна и Северна Америка).

Враќајќи се на геополитичките фактори, третиот фактор кој беше наведен како битен од геополитичка гледна точка за водените премини е неизбежноста на одредени точки на патот при достава на производите до крајните корисници. Во овој случај покрај горенаведените канали, би го земала како пример Малака преминот кој ги поврзува водите на Андаманското море, односно Индискиот Океан со водите на Јужно кинеското море, односно Тихиот Океан. Овој премин се наоѓа помеѓу индонезискиот остров Суматра и малезискиот полуостров и јужниот екстреман дел на Тајланд и претставува неизбежен премин на патот кон Исток. Низ неговите води на годишно ниво транзитираат повеќе од 50.000 пловила, кои пренесуваат нафта од Средниот Исток, до земјите корисници на нафтени производи со големи потреби, како на пример Јапонија, Кина, Индонезија и Јужна Кореа. Имено Кина е една од најголемите корисници на нафтата од овие предели. Нејзината потреба произлегува од едноставна причина, односно потребата на огромниот број на население, кое живее на оваа територија. Јапонија пак увезува 3/4 од нафтата од Абу Даби и истата за достава транзитира преку Ормутскиот теснец и протокот Малака.

Доколку би се затворил протокот Малака, кој е дел од најкратката и ефтина рута на патот до Далечниот Исток, би се користеле подолгите рути преку теснеците Макасар и Ломбок и протокот Сунда кој се наоѓа помеѓу Јава и Суматра, кои секако претставуваат поскапа алтернатива за транспорт, земјаќи го во предвид фактот дека околу 1/4 од целокупната нафта транспортирана по вода поминува низ теснецот Малака³⁸⁶. Како и да е, да не се занемари податокот дека овој проток може да изгуби на значење како резултат на се поистакнатата конкуретноста од страна на руската нафта и добрата поврзаност за нејзина достава. Имено, во септември 2015 година, Кина најголемиот потрошувач од овој регион наместо од Саудиска Арабија, увезе рекордни 4,04 милиони тони сурова нафта од Русија, кој кориспондира на 988.000 барели на ден, обележувајќи на тој начин зголемување од на 42% во однос на претходната година³⁸⁷. Ова секако дека се должи на квалитетните руски производи и добра мрежа за доставување. Ваквите збиднувања не го докажаа она што експертите го предвидија во есента 2014 година, односно дека намалувањето на нафтата која забележа пад на 73/75 долари, како резултат на постојаното производство на нафта од страна Саудиска Арабија, ќе нанесе удар на руската економија која во 60% се заснова од приходи од нафтата. Имено иако побарувачката на нафтата не беше зголемена, ниту од страна на Кина која претставува најголем корисник, Саудиска Арабија продолжи да произведува, а Кина сепак одлучи за увоз од Русија.

Друга опција која се повеќе претставува конкуренција на теснецот Малака и го намалува неговото значење е кинескиот нафтовод кој врви паралелно со гасоводот кој тргнува од бурманското пристаниште во Бенгалскиот залив до кинеската провинција Јунан. Овој нафтовод со должина од 2400 километри беше

³⁸⁶ Strait of Malacca - World Oil Transit Chokepoints, Energy Information Administration, U.S. Department of Energy

³⁸⁷ International Business Times, <http://it.ibtimes.com/commercio-del-petrolio-cina-russia-batte-arabia-saudita-la-seconda-volta-1421822>

отворен на крајот на јануари 2016 година и има огромно значење заради скратување на рутата од 1126 километри и 30% од времето.

Conclusion

Considering the above data, it may be concluded that water passages as part of the energy resources transport routes are as important as the resources themselves. Their geopolitical significance stems from necessity or compulsoriness of their transfer and certainly from the shortened route whose accessory parts are the passages themselves. Due to this exclusivity, is important to comply with international regulations, to persist political stability and good neighborly relations, to maintain security from piracy, i.e. factors that are actually directly related to and impact on the global economy and which are important elements of geopolitical balance at the same time.

Considering the fact that the price of energy products is directly related to the transit route selected, it can be assumed that they are conditioned by the transit points of the route. Namely, if the advantage of a time points is a shorter route they offer, than their eventual closure represents the biggest threat in terms of transport and the level of prices, which means a direct impact on the economy. The closure may be caused by several factors, including, extreme weather conditions, which is common in the case of the Turkish channel of Bosphorus (which is not part of this analysis) or as a result of clashes between the neighboring countries whose shores flipped out to the water flows or a military conflict and political instability. Therefore, an alternative is the use of pipeline that recently targeted by new construction and investment projects.

The reviewer:

Prof.Dr. Biljana Pulevska

Литература

- Treccani Atlante Geopolitico, Istituto della enciclopedia italiana, Roma, 2014
- International Business Times
- <https://aurorasito.files.wordpress.com>
- <http://www.ilfattoquotidiano.it>
- <http://it.ibtimes.com/>
- <https://geopoliticamente.wordpress.com>
- <http://www.gtis.com/english/>
- www.eia.gov
- <http://www.ogj.com/>
- http://www.opec.org/opec_web/en/
- <http://nationalgeographic.com>