

Vojno pomorski aspekti energetske krize

Kap. b. b. Anđelko KALPIĆ
Beograd

Neosporan je značaj nafte za ekonomsku i vojnu sigurnost svake zemlje, pa i svijeta u cjelini. Kriza nafte iz 1973. godine, kao posljedica arapsko-izraelskog rata, je na neki način prevaziđena. Međutim, problem energije koja u najvećoj mjeri počiva na nafti, ostaje. Stratezijske procjene predviđaju da će energija, kao i hrana biti osnovni problemi suvremenog svijeta. Velike rezerve nafte pronađene su u samo nekoliko rejona svijeta. Najznačajnija nalazišta su na Srednjem istoku. To područje sa oko 100 milijuna stanovnika i površinom od 6,5 milijuna km² daje oko 33 posto svjetske proizvodnje nafte (90% svjetske nafte koja se svakodnevno prevozi za tržište). Iran, Irak, Kuvajt, Sirija, Libija, Turska, ARE i još neke zemlje Srednjeg istoka mogu u narednih 300 godina obezbijediti potrebe za naftom jedne supersile od 250 milijuna stanovnika.

Dakle, arapski svijet posjeduje ogromnu energetske snagu koja indirektno sve snažnije utječe na ekonomske i političke odnose, što ima posebne efekte kad se izražava kroz jedinstvo arapskog svijeta i u kontekstu pokreta nesvrstanosti. Nafta ima veoma značajnu ulogu i utjecaj na bezbjednost svake zemlje, na odnose između vojnih blokova i na ravnotežu snaga između supersila. Samo SAD će. npr. 1985. godine, dnevno uvoziti oko 10—15 milijuna barela nafte ili 55% ukupnih potreba. Zapadna Evropa koja već uvozi 80 posto svojih potreba nafte sa Srednjeg istoka, bez nafte bi doživjela potpunu ekonomsku stagnaciju (Kina i SSSR; zatim V. Bditanija i Norveška s obzirom na nova nalazišta u Sjevernom moru, ne zavise toliko od uvoza nafte, ali Japan, Indija, Bangladeš, Pakistan, Brazil i neke druge zemlje nemaju rezervi nafte).

Mnogi pokazatelji ukazuju da je anglo-američka strategija u borbi za povoljnije pozicije na Srednjem istoku prenijeti težište svoje vojno-političke aktivnosti na ovo područje od izuzetnog stratezijskog značaja.

Transport ogromnih količina nafte morskim putovima predstavlja krupan problem. Smatra se da je područje Arapskog zaljeva prvorazredan stratezijski cilj. Prilaze ovom području relativno je lako blokirati (naročito Sueski kanal). Pored Rta Dobre Nade i obala južne Afrike dnevno prolazi 1,5 milijuna bruto-registarskih tona nafte, sa oko 26.000 brodova i tankera godišnje koji plove za SAD i Zapadnu Evropu. Kakve bi posljedice mogle nastati prekidom pomorskih naftnih putova i kako to ublažiti u slučaju rata problem je od stratezijskog značaja za NATO. Njegovu složenost pokušava da rasvijetli u napisu »Pomorski aspekti energetske krize« i Rivista Marittima (br. 2/76) — («Ospetti novali della crisi energetica», A. Tani).

Po mišljenju autora obrana pomorskog saobraćaja za NATO, a naročito za Italiju (koja u doba mira godišnje morskim putem uvozi preko 100 milijuna tona robe), predstavlja više nego ikad prvorazredan zadatak posebno u odnosu na podmirenje potreba u energetici. Suvremena industrija, kao i najmodernija tehnologija, ratovanja, povećali su potrebe za energijom, naročito za naftom, u odnosu npr. na kraj II SR za više desetaka puta, pa je u tim relacijama porastao i značaj funkcioniranja pomorskog saobraćaja u ratu. Može se smatrati da, ako bi uslijed zategnutih ili ratnih situacija došlo do smanjenja pritjecanja nafte za oko 60—70% od stvarnih potreba da bi to predstavljalo paralizu svake ozbiljnije aktivnosti koju ne bi mogla da podnese nijedna zemlja bez izdašnjih vlastitih energetske mogućnosti.

U napisu se razmatra problem lokacije izvorišta nafte i razvoj infrastrukture (naftovoda, naftnih terminala) za njeno pritjecanje do ukrcnih mjesta na obali. Detaljnije se analiziraju pojedini aspekti vezane za prevoženje nafte morskim putovima. U vezi s tim se naglašava: da dio glavnih naftnih putova morem nije pod isključivom kontrolom NATO, posebno to važi za

područje Indijskog oceana i Sredozemlja; tankeri treba da prođu kroz prolaze (kao npr. La Manš, Sicilijanski kanal i dr.) koji mogu relativno lako biti blokirani i zapriječeni; veliki tankeri i supertankeri čine veoma pogodne i vrlo rentabilne ciljeve, što važi i za terminale za iskrcavanje — ukrcavanje nafte; potapanje velikih tankera predstavlja izuzetnu ekonomsku i vojnu štetu i istovremeno veoma tešku ekološku katastrofu od nesagledivih posljedica naročito za priobalne zemlje u čijim bi se vodama to dogodilo; suvremeni metodi izvidanja, posebno pomoću satelita, mogu otkriti velike tankere i konvoje tako da omogućuje napad na njih npr. raketama, a da obrana konvoja gotovo ne može ni da efikasnije reagira, tome treba dodati i to da su veliki tankeri veoma nepogodni sa stajališta navigacije za marš u sastavu konvoja.

Dragocjenost tereta nafte, nova tehnologija njegovog prevoženja morem, kao i sve efikasnije mogućnosti uništavanja tankera u eventualnom ratu, po mišljenju autora zahtijevaju da se već sada izrade precizni kriteriji i razradi jedinstvena i jasna koncepcija obrane pomorskog saobraćaja i ne dozvoli da se kao u I i u II SR prethodno plate veoma teške žrtve i tek nakon u ratu stečenih iskustava pronađu uspješni načini obrane pomorskog saobraćaja. Naime, dinamika i tehnologija suvremenog rata neće dozvoliti da se izgube 2—3 godine u stjecanju iskustava i iznalaženju najboljih mogućnosti obrane, kao što je to bio slučaj u ratu na moru u prošlom ratu npr. u borbi protiv njemačkih podmornica za obranu pomorskog saobraćaja na Atlantiku.

Sve to nameće nov prilaz problemu, njegovo stalno studiranje i iznalaženje najboljih rješenja uz spremnost da se za dugoročne potrebe angažiraju potrebna sredstva. Pri tome je važno ne samo planiranje i nji-bjeđenje odgovarajućih sredstava ratne tehnike i njihove efikasne primjene na moru, već i sagledavanje ekonomskih i političkih pitanja vezanih za problematiku energetike (nafte), pa i šire.

Po mišljenju autora važno bi bilo da se u okviru NATO obrana pomorskih komunikacija kao neosporno pravilo postavi na prvo mjesto i da se u tom cilju preciznije podijele međusobne obaveze svih učesnika u njenoj realizaciji s tim da ih oni bez obzira na napore potpuno obave. U tom poslu ne treba se oslanjati isključivo na klasična rješenja, i zaštitu saobraćaja pretežno prepustiti ratnim brodovima. Zar nije moguće npr. pojedine tankere i druge trgovačke brodove osposobiti za prihvatanje aviona na vertikalno polijetanje — slijetanje i helikoptera, naročito ih i opremiti za pružanje zaštite pomorskom saobraćaju u ratu? Vjerovatno bi se pokazalo rentabilno da veći tankeri budu osposobljeni za protivzračnu i protivpodmorničku obranu u cilju efikasnosti njihove obrane i u vezi strukture i manjeg broja ratnih brodova koji će biti potrebni za zaštitu ovako branjenih konvoja. Pri tome ne treba isključiti i mogućnost da se brzi tankeri sa jakom samozastitom probijaju i bez neposredne zaštite.

Da bi se što bolje strukturala obrana pomorskog saobraćaja, autor daje više sugestija. Tako je moguće **izgrađivati trgovačke kontejnerske brodove (roll-on, roll-off) sa platformom za prihvatanje aviona** na vertikalno polijetanje — slijetanje. Ovi bi brodovi služili za brza prevoženja. Mogli bi biti upotrebljeni za raznovrsne zadatke: za zaštitu pomorskog saobraćaja, za izvođenje desanta, za protivmorsku obranu. Veoma je važno (a to je i zacrtano u programu razvoja trgovačke mornarice Italije) da se ovakva transformacija trgovačke flote u vrijeme mira ne kosi sa zahtjevima ekonomike i interesa mirnodopskog razvoja zemlje. **Izgradnjom tzv. kontejnerizirane fregate (od 2.000 — 3.000 t.) u serijskoj proizvodnji i osposobljene za PVO i ppd, jedn. stavne izgradnje, za što ne bi trebalo trošiti ni mnogo vremena ni sredstava za njihovo održavanje na nivou operativnih potreba u zaštiti pomorskog saobraćaja. U sistemu izgradnje obrane pomorskih sa-**

obraćajnica mogu imati značajnu ulogu također **brzi brodovi za pozadinsko obezbjeđenje i brzi patrolni brodovi**, važno je u tom pogledu što prije reorganizirati i modernizirati postojeću klasičnu strukturu pozadinskog obezbjeđenja flote na otvorenom moru.

Međutim, ističe dalje autor, istovremeno treba učiniti napor za prihvatanje novih ideja, koji će ofenzivnim dejstvima pomorskih i zračnih snaga protivniku postaviti pitanje rentabilnosti napada na bilo koji elemenat od značaja za pomorski saobraćaj počam od ukrcanih do iskrvanih mjesta brodova u saobraćaju i time što više otežati protivničke napade i njihov ukupni efekat dejstva na pomorski saobraćaj.

Na kraju, autor, se upušta i u šira ekonomsko-politička razmatranja, kojima prilazi, naravno, sa blokovskog opredjeljenja. Vidi šanse u daljem jačanju NATO i njegovoj koordinaciji, kad je riječ o pomorskom saobraćaju sa SEATO i CENTO. Priznaje da je u posljednjim godinama ekonomsko i političko prisustvo vodećih kapitalističkih zemalja smanjena u znatnim djelovima svijeta. Izvjesna ohrabrenja u konfrontaciji sa rastućim pomorskim potencijalom SSSR vidi npr. u tome što je Iran sklopio niz aranžmana sa

zemljama zapada što je od značaja za situaciju u Indijskom oceanu i Srednjem istoku; što Brazil razvija oružane snage (s mogućnošću uvođenja i nuklearnog oružja) što je važno za područje južnog Atlantika, što područje južne Afrike i Australije nije pod utjecajem SSSR; dalje, što se Francuska sve više angažira u Indijskom oceanu (Đibuti) i Sredozemlju, a naročito što to sve više čine i SAD. Međutim, zaključuje autor, sve će to biti nedovoljno ako kapitalističke zemlje ne nađu efikasnije izlaze iz sadašnje nimalo zavidne ekonomske, političke i vojne situacije. Dakle, autor je u traženju odgovora na pomorska vojno stručna pitanja u obrani pomorskog saobraćaja u ratu (iako pri tome nije ulazio u taktičko-operativna i tehnička pitanja upotrebe brodova i flotnih sastava u situaciji restrikcije goriva), zastao tamo gdje preživjele strukture kapitalističkog sistema pokazuju nemoć pred naletom zahtjeva ogromne većine čovječanstva za pravednijim ekonomskim i političkim odnosom među državama i narodima, velikim i malim, bogatim i siromašnim, što sve snažnije dolazi do izražaja u sve većoj afirmaciji politike nesvrstavanja, ali to ne znači da napore koje kapitalizam čini na vojnom planu treba podcijeniti, naprotiv.