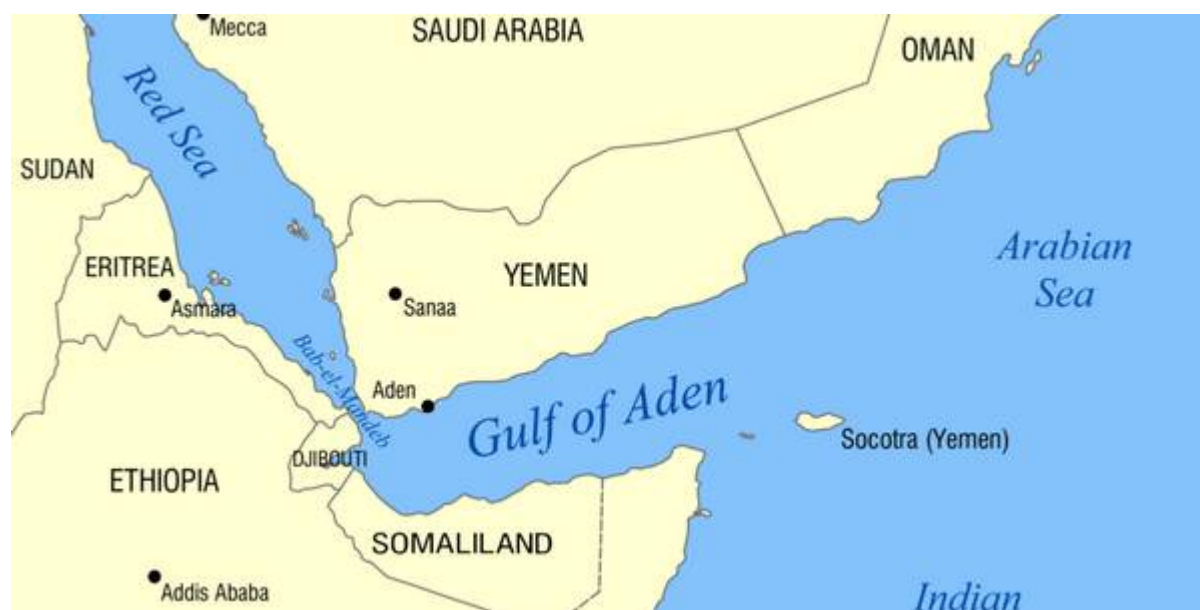


Antyamerykańskie złudzenie Teheranu

25 stycznia 2024

W czasie konfrontacji świata zachodniego ze światem islamu, obecnie objawiającej się starciem Hamasu z Izraelem w Strefie Gazy oraz szyickiego ruchu Huti w Jemenie, na Morzu Czerwonym oraz na wodach w pobliżu cieśniny Bab al-Mandab, z siłami zbrojnymi Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych, patrząc na geografie tego sprzężonego ze sobą większego konfliktu bliskowschodniego, aż w oczy rzuca się to, że jego ukrytym celem może być osłabianie potęgi a co najmniej hamowanie wzrostu Chińskiej Republiki Ludowej. Irańskie media sugerują jednak, że wojna z Huti w konsekwencji osłabia nie Pekin, lecz... Stany Zjednoczone. Przyjrzyjmy się więc temu konfliktowi z bliska.



Morze Czerwone a właściwie cały obszar od Zatoki Adeńskiej, przez Morze Czerwone aż po Kanał Sueski jest kluczowym obszarem dla chińskiego wzrostu gospodarczego ze względu na istotność eksportu w tworzeniu PKB Państwa Środka. 95% międzynarodowego handlu odbywa się drogą morską. 12% z tego handlu przechodzi przez Morze Czerwone. 30% całego światowego

ruchu kontenerowego przechodzi przez ten newralgiczny akwen. 60% całego eksportu chińskiego do Europy przechodzi z kolei przez Kanał Sueski, znajdujący się na końcu Morza Czerwonego.

Ale przez ten akwen nie przechodzi jedynie chiński eksport do Europy, lecz również europejski eksport do Chin. Zaburzenia w tej wymianie handlowej, które powodują wydłużenie czasu transportu w wyniku zmiany trasy na tę, która opływa Afrykę i Przylądek Dobrej Nadziei, a także wzrost kosztów transportu (zużycie paliwa, konieczność wypłacania większych wynagrodzeń marynarzom i osobom obsługującym handlowe jednostki pływające, wzrost kosztów ubezpieczenia itd.) z całą pewnością skutkować będą spowolnieniem chińskiego wzrostu gospodarczego. Toteż nie powinno nikogo dziwić, że chińskie Ministerstwo Handlu wezwało w czwartek 18 stycznia 2023 roku do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na Morzu Czerwonym.

W kontekście ważności szlaku handlowego przez Morze Czerwone i Kanał Sueski warto przyjrzeć się także inwestycjom poczynionym na tamtym obszarze przez Pekin, a także tym, które zaplanowano w okresie przed atakiem Hamasu z 7 października 2023 roku.

W miesiącach poprzedzających atak islamskich bojowników na państwo żydowskie firmy z Chin i Hongkongu zobowiązały się do zainwestowania co najmniej 20 miliardów dolarów w obszarze i w pobliżu Kanału Sueskiego. I tak np. chińskie COSCO w marcu 2023 roku zainwestowało 1 miliard dolarów w egipską infrastrukturę portową. CK Hutchison Holdings z siedzibą w Hongkongu w tym samym miesiącu ogłosił plany zainwestowania 700 milionów dolarów na rozwój nowego terminalu kontenerowego w porcie Ain Sokhna na Morzu Czerwonym oraz w B100, nowy terminal kontenerowy w egipskim porcie Aleksandria. Xinxing Ductile Iron Pipes również w marcu 2023 ogłosił plany sfinansowania kwotą 2 miliardów dolarów fabryki żelaza i stali, również w egipskim Ain Sokhna.

W październiku 2023 roku China Energy zawarła umowę z egipską Strefą Ekonomiczną Kanału Sueskiego na rozwój projektów

związanych z zielonym amoniakiem i zielonym wodorem. Wartość tego porozumienia to 6,75 mld dolarów. United Energy Group z Hongkongu zawarło z kolei umowę z tą samą Strefą Ekonomiczną Kanału Sueskiego na utworzenie zakładu produkcyjnego, zajmującego się wytwarzaniem chlorku potasu. Wartość tego porozumienia to z kolei 8 mld \$.

Od 2007 roku chińskie państwowe przedsiębiorstwa zainwestowały w egipskie projekty związane z energią i logistyką niemal 4 miliardy dolarów. Widzimy więc, że ekspansja chińska na tamten obszar trwa od dekad. Jednak w ostatnim roku zdecydowanie ona przyspieszyła. Czy jednak można określać wojnę Hamasu z Izraelem oraz jej efekt zwrotny, a więc wojnę Anglosasów z Huti jako celowy i zaplanowany element powstrzymywania wzrostu Chin? No cóż, byłaby to dość daleko posunięta teoria spiskowa jednak wiele wskazuje na to, że coś może być na rzeczy.



Kiedy przyjrzymy się geografii Eurazji, dostrzec możemy, że Chińczycy mają właściwie jedynie dwie optymalne drogi ekspansji gospodarczej na bogatą i żądną towarów konsumpcyjnych Europę. Jedna jest rzecz jasna drogą lądową i przechodzi przez Ukrainę, względnie przez Białoruś. Została ona w dużej mierze sparaliżowana przez ciągnącą się już prawie 10 lat wojnę ukraińską, a zwłaszcza jej rozszerzoną odsłone, która ma miejsce od 24 lutego 2022 roku. Droga druga jest

drogą morską i prowadzi przez cieśniny indonezyjskie, Ocean Indyjski, Zatokę Adeńską, Morze Czerwone i Kanał Sueski. Możemy oczywiście wymienić jeszcze drogę numer 3, również morską, lecz prowadzącą dookoła Afryki. Jednak ten szlak zdecydowanie nie można już określać szlakiem optymalnym – przyjrzyjmy się z resztą podstawowym wskaźnikom geograficznym i ekonomicznym.

Okrażenie statkiem Afryki od południa w drodze do Europy, zamiast przepłynięcia Kanału Sueskiego, oznacza dołożenie dodatkowych (według różnych danych) od 5600 do 6400 kilometrów. Oznacza to konieczność wydłużenia rejsu o okres od 10 do 12 dni. Koszt paliwa dla jednej jednostki pływającej, jaki trzeba doliczyć w ramach wydłużania trasy to nawet 1 milion dolarów. Dochodzi do tego jeszcze konieczność zawijania do dodatkowych portów.

W wyniku wojny z Huti i obawy przed wysyłaniem tamtejszą arterią handlową swoich towarów zbankrutować może wiele chińskich firm. Rzućmy okiem na przedsiębiorstwo Hana Changminga.

Han Changming importuje samochody terenowe z Europy, a chińskie pojazdy mechaniczne eksportuje do Afryki. Wskutek wojny z ruchem Huti koszt wysyłki kontenera wzrósł o ponad 100%. Czas wysyłki zamówień w jego firmie wzrósł o kilka tygodni. Wraz z wysokimi składkami ubezpieczeniowymi pozbawiło to przedsiębiorstwo Hana zysków.

Przedłużający się konflikt w pobliżu cieśniny Bab al-Mandab będzie coraz mocniej uderzać w chińską gospodarkę, która już dzisiaj zmaga się z wieloma problemami wewnętrznymi takimi jak np. słaby popyt na towary konsumpcyjne, kryzys demograficzny czy też kryzys na rynku nieruchomości.

Pomimo zagrożeń, jakie czyhają na Chińczyków w związku z destabilizacją sytuacji na Morzu Czerwonym, Pekin wciąż trzyma się swojej polityki nieingerencji w wewnętrzne sprawy innych

państw. Nie należy więc oczekiwać, że konflikt w tamtym rejonie zbyt szybko wygaśnie, tym bardziej że rzekome próby zdławienia wojowniczości Huti przez Amerykanów i Brytyjczyków a wcześniej Saudyjczyków kończą się bez większych rezultatów.

Dalsze trudności w transporcie na trasie Europa-Chiny z całą pewnością skracać będą łańcuchy dostaw. Europejskie i szerzej patrząc zachodnie korporacje w wyniku tego kryzysu, niczym w 2020 roku w rezultacie pandemii COVID-19, dostaną mocny asumpt, aby wyprowadzać się z Państwa Środka i przenosić swoje hale produkcyjne bliżej, do Azji Południowej czy nawet na stary kontynent.

W wyniku ataku Huti ruch żeglugowy przez Morze Czerwone spadł o ponad 40%, koszt transportu kontenera z Chin do Europy Zachodniej urósł z 1500 dolarów do 4000 dolarów. Wzrosły także koszty ubezpieczenia ładunku. O około 4% wzrosły również ceny ropy naftowej. Wszystkie te liczby mówią nam, że wojna w południowo-zachodniej Azji już dzisiaj wpływa niekorzystnie na gospodarkę Pekinu, a ten wpływ może być z czasem jeszcze bardziej negatywny.

Tymczasem irański „Tehran Times” sugeruje, że wojna Huti z Anglosasami zagraża amerykańskiemu imperializmowi na Morzu Czerwonym.

About us Membership Contact us
Wed January 24, 2024

TEHRAN TIMES
Straight Truth

Fly Today
Online Hotel Booking
Click Here

Home Society Economy Politics Sports Culture International Multimedia Tourism

By Ali Karbalaee
U.S. imperialism in Red Sea at risk
January 19, 2024 - 23:45 International

گوشی رو چک کن!
چک امن دیجیتال بانک صادرات ایران

LATEST

- Iran right-back Moharrami misses rest of 2023 AFC Asian Cup
- Netanyahu won't survive 'for 10 minutes' without US support: Iran FM
- Russian plane carrying 65 Ukrainian prisoners of war crashes near border

14696

American support of the assassination of Iranian advisors

No cóż, jeżeli ograniczymy swoją perspektywę do jednego, aczkolwiek istotnego akwenu morskiego, to rzeczywiście rzekoma niemożność spacyfikowania jemeńskiego ruchu oporu przeciwko USA i Izraelowi obrazować może powierzchownie słabość Waszyngtonu i jego indolencję w zapewnianiu swobody handlu na opływającym od zachodu Jemen morzu. Jednak globalne spojrzenie na ten kryzys, podobnie jak globalne spojrzenie na konflikt ukraińsko-rosyjski, daje nam już odmienną perspektywę.




Lokalne bądź też regionalne wojny na głównych szlakach handlowych z Europy do Chin są wybitnie w interesie amerykańskiej hegemonii czy też jak nazywają to Irańczycy amerykańskiego imperializmu. Kolejne destabilizacje i zakłócenia w wymianie handlowej Europa-Chiny czy też Europa-Afryka, wszak również wymiana handlowa Pekinu z Czarnym Lądem jest wojną z Huti dezorganizowana, nie tylko zwiększają koszty obsługi wymiany handlowej, którymi to zostaje obciążona strona chińska, lecz tworzą także przyjazny klimat dla nearshoringu, a więc skracania łańcuchów dostaw i przenoszenia fabryk i innych zakładów produkcyjnych bliżej miejsca docelowego zbytu. Europejskie przedsiębiorstwa widząc zagrożenie ze strony kolejnych łamiących globalizację wojennych zawieruch, będą starały się w przyszłości lokować swoje biznesy bliżej starego kontynentu a obecne już w Chinach i w Azji Wschodniej fabryki będą przenoszone właśnie bliżej Europy.

Wojna z Huti według analityków może spowodować wzrost znaczenia lądowego Nowego Jedwabnego Szlaku. Problem polega jednak na tym, że przez masy lądowe Eurazji przechodzi jedynie kilka procent wymiany handlowej Chiny-Europa. W dodatku wojna ukraińska skutecznie paraliżuje tę alternatywę dla handlu morskiego, a nawet gdyby żelazny NJS zwiększył swoją wydajność, to i tak trudno byłoby zastąpić handel morski przewozem towarowym koleją czy autostradami.

Irańskie media w dużej mierze więc wyolbrzymiają swoje zasługi w walce z „amerykańskim imperializmem”. O ile Waszyngton niewątpliwie traci wizerunkowo na przedłużającym się kryzysie w cieśninie Bab al-Mandab i na obszarze Morza Czerwonego, o tyle wojna z Huti razem z atakami rebeliantów na jednostki pływające przez Morze Czerwone zdecydowanie wbija klin w wymianę handlową Europa-Chiny, co skutecznie osłabia wzrost gospodarczy Pekinu oraz wzrost jego ogólnej potęgi, gdyż wraz z paraliżem wymiany handlowej i wzrostem kosztów jej obsługi, mniej funduszy Chińczycy będą mieli do dyspozycji dla rozbudowy swoich zasobów militarnych. Mogą oczywiście przerzucić fundusze z programów społecznych na sektor wojskowy jednak wówczas dojdzie do fali niezadowolenia społecznego i kontrakt pomiędzy partią komunistyczną a narodem chińskim może zostać osłabiony. Na to wydaje się liczyć strona anglosaska, która w mojej opinii nie ma zamiaru kończyć zbyt szybko wojny z jemeńską rebelią.

Autorstwo: Terminator 2019

Ilustracje: [Norman Einstein](#) (CC BY-SA 3.0), zrzut ekranu autora, [NaturalEarthData.com](#) (CC0),  (CC BY-SA 4.0)

Źródło: WolneMedia.net