

Atak na globalną logistykę

29 sierpnia 2024

Najważniejszy punkt światowej logistyki zablokowany. Dokonali tego jemeńscy rebelianci bardzo prymitywnymi metodami. Zachodni strażnicy wolności żeglugi nie mogą sobie z tym poradzić.

Gdy 7 października ubiegłego roku wybuchła kolejna wojna, tym razem na Bliskim Wschodzie, do konfliktu zbrojnego między Izraelem a Palestyńczykami włączył się ruch Huti (organizacja o charakterze polityczno-militarnym, skupiająca plemiona zajdyckie). Kilka lat temu opanował on część Jemenu Południowego, najbiedniejszego chyba skrawka Ziemi. W listopadzie rebelianci dokonali desantu na statek Galaxy Leader z izraelskim ładunkiem. Otoczyli go szybkimi łodziami, dokonali desantu z helikoptera, przejęli statek i uprowadzili do portu, gdzie przetrzymywany jest do dzisiaj. Film z tego napadu wstawili do internetu, żeby było jasne, że to nie żarty.

Powstańcy wykorzystali strategiczne położenie tego państwa-widma w kluczowym punkcie światowego handlu, przy wąskim przesmyku Bab-el-Mandep między Morzem Czerwonym a Zatoką Adeńską. To południowe wrota do Kanału Sueskiego. Przepływało tamtędy 30% globalnego transportu kontenerowego, znaczna część (12%) ropy naftowej i LNG (8%). To najkrótsze połączenie między Azją i Zatoką Arabską a Europą, z którego także korzystała Polska, importując ropę naftową z Arabii Saudyjskiej (największy obecnie dostawca) i gaz ziemny LNG z Kataru.

Początkowo ruch Huti zadeklarował atakowanie tylko izraelskich statków, więc te natychmiast zniknęły z tamtego rejonu. Po anglosaskich rakietowych bombardowaniach Jemenu, celem ataków stały się wszystkie statki powiązane z agresorami. Statki handlowe były atakowane przy pomocy dronów nawodnych, zdalnie

sterowanych kutrów, które potrafią wbić się burtę statku, wybuchnąć i poważnie ją uszkodzić, a także dronów powietrznych czy po prostu rakiet. Huti uderzali też w amerykańskie okręty wojenne i to te największe i najbardziej znane, jak lotniskowiec „Eisenhower”. Bez powodzenia, ale... zmusili Piątą Flotę do oddalenia się od brzegów. Dla US Navy to jest najbardziej intensywny konflikt po II wojnie światowej. Już od kilku miesięcy w napięciu całą dobę, codziennie próbując zestrzelić czy powstrzymać od kilku do kilkunastu atakujących obiektów.

Mimo tego wysiłku globalnemu strażnikowi wolności żeglugi nie udało się zapewnić bezpieczeństwa floty handlowej. Choć mobilizacja nastąpiła szybko – już w grudniu francuskie i amerykańskie okręty wojenne zaczęły zestrzeliwać drony i rakiety rebeliantów. 19 grudnia Waszyngton ogłosił morską koalicję „Strażnik Dobrobytu”. Za szybko jednak ją upubliczniono, bez konsultacji z sojusznikami, i potem trzeba było prostować, gdyż znaczący europejscy gracze (Francja, Niemcy) nie są tak agresywnie nastawieni, nie chcą też angażować się w wojnie po stronie Izraela. Zawiązali inną – „Aspides”, która w odróżnieniu od „Prosperity Guardian” jest czysto defensywna, jedynie eskortuje i broni statki przed atakami, nie ostrzeliwuje zaś terytorium Jemenu. Nie chce tego robić także marynarka Włoch czy Hiszpanii ani Egiptu i Arabii Saudyjskiej. Saudyjczycy nawet naciskają na Amerykanów, by nie eskalowali wojny w regionie, bo cały może się zająć ogniem.

Operacja zaprowadzenia porządku okazała się porażką – ruch kontenerowców przez Kanał Sueski spadł o 90%. W samym tylko czerwcu zaatakowano 52 statki, z tego pięć zostało uszkodzonych, a dwa inne zatone. Jak Verbena, statek z ukraińskim właścicielem, zarządzanym z Polski, który otrzymał kilka niszczących burty uderzeń rakietami. Załoga musiała opuścić pokład, gdy po 24 godzinach znowu przyleciała kolejna rakietka i wywołała pożar. Statek zatonął, podobnie jak masowiec Rubymar, zaatakowany 18 lutego, który przez dwa

tygodnie nabierał wody po uderzeniach rakiet, by w końcu pójść na dno wraz z przewożonymi nawozami. Podobnie zatonął w czerwcu grecki „Tutor”, którego załoga zdążyła opuścić pokład. W lipcu ataki osłabły, tylko 23 incydenty, i tylko 3 statki zostały uszkodzone. Ale zagrożenie trwa do dziś.

Blokada Kanału Sueskiego wyrąbała potężną dziurę w globalnej logistyce. Najwięksi przewoźnicy morscy wybrali znacznie dłuższą drogę wokół Przylądka Dobrej Nadziei, opływając całą Afrykę. To podwyższyło koszty światowego handlu. Huti prymitywnymi środkami wyrąbali potężną dziurę w najważniejszym punkcie morskiego transportu, uderzając i blokując wąskie gardło między Azją i Europą, przez który rocznie płyną towary wartości biliona dolarów (to więcej niż cała polska gospodarka). Lokalne wojny mają swoje niechciane i nieprzewidywalne konsekwencje.

Autorstwo: Andrzej Szczęśniak

Źródło: MyslPolska.info