

Operacja Guardian”

„Prosperity

21 grudnia 2023

OOCL – Orient Overseas Container Line jest zarejestrowaną w Hongkongu firmą przewozową. W minionym tygodniu przystąpiła do apelu o nałożenie sankcji na Izrael. Uważana za najsprawniej działające linie, OOCL podjęła decyzję nie odbierać i nie dostarczać kontenerów przeznaczonych dla Izraela.



Nie widząc najmniejszych oznak chęci wycofania się IDF z Gazy i zaprzestania ludobójczej czystki, kraje Bliskiego Wschodu poza bojkotem towarów izraelskich blokują dostawy dla Izraela drogą morską. Dwa punkty mają ogromne znaczenie w płynnych dostawach tankowców i kontenerowców dla reszty świata. Są nimi Kanał Sueski i Cieśnina Bab al-Mandab, której największy fragment wyznaczają Djibuti (od zachodu) i Jemen (od wschodu).

Nazywani jemeńskimi rebeliantami Huti, idąc w sukurs Palestyńczykom, starają się utrudniać, albo nawet nie dopuszczać jednostek z banderą sojuszników Izraela pojawiających się w kontrolowanej przez nich cieśninie.

Amerykanie, przyzwyczajeni do handlu na własnych warunkach niezależnie od szerokości geograficznej, postanowili zapanować nad szlakiem bliskowschodnim, uruchamiając operację „Strażników Dobrobytu”. W jej realizacji uczestniczą Kanada, Francja, Włochy, Holandia, Wielka Brytania, Bahrain, Norwegia, Hiszpania, Seszele. Operacja oznacza powrót do praktyki znanej z I i II wojny w Zatoce Perskiej, chociaż w zmodernizowanej wersji porównując z tą z lat 1980. – wówczas o nazwie „Earnest Will” (Szczerza Wola). Podczas tamtej wojny ponad 450 tankowców doświadczyło ognia nieprzyjaciela. Wtedy – w 1987 roku, z obawy o własne dochody, Kuwejt zwrócił się do USA o przyjęcie

roli strażnika konwojującego statki handlowe. Zgoda Amerykanów nastąpiła pod warunkiem, że Kuwejt przerejestruje swoje statki pod banderę amerykańską. Aktualna sytuacja nieco różni się od minionej, bowiem Amerykanie nie wymagają zmiany bandery eskortowanych jednostek.

Świadome swoich atutów, do jakich należą dziś deficytowe surowce paliwowe i kontrola nad szlakami transportowymi, państwa arabskie ustanowiły oś oporu wobec Zachodu, od której zależy płynność logistyki i ceny 12% światowych dostaw paliw transportowanych przez ich obszar.

Mający pod swą kontrolą część Jemenu żołnierze Huti, kontrolują częściowo żeglugę przez Morze Czerwone, interpretując ją jako motywowaną wsparciem na rzecz Palestyńczyków. Ostrzegli, że nie wycofają się ze swojego działania, dopóki Izrael nie zaprzestanie wojny w Gazie.

Według doniesień „Politico” Departament Obrony USA poinformował, że amerykański niszczyciel zestrzelił dotychczas 38 dronów i szereg rakiet nad Morzem Czerwonym w okresie ostatnich 2 miesięcy. Tylko 16 grudnia b. r. niszczyciel „Carney” przechwycił 14 dronów. Wprawdzie flotylla złożona z jednostek 10 państw pod wodzą USA ma zadanie przeciwstawić się Huti, rosnące koszty operacji utrzymania bezpieczeństwa i drożności szlaku są w ocenie Pentagonu zbyt wysokie. Wydaje się istotnym, że jednostki flotylli oddalone od źródeł uzupełniania rezerw nie są w stanie odpierać ataków Huti mający możliwość uzupełniania zapasów będących na własnym terenie. Ponadto dość prymitywne drony Huti, z których sztuka warta jest 2000 dolarów, niszczone są amerykańskim systemem pocisków o jednostkowej wartości 2,1 miliona dolarów. Standardowe pociski SM-2 mają zasięg (92-130 mil morskich). Najnowszy wariant jednostkowego pocisku Block IV to koszt 2,1 mln dolarów. Korzystanie z działka okrętowego S-5 oznacza nieco niższy koszt, lecz jego zasięg nie przekracza 10 mil morskich. Działko o najkrótszym zasięgu – 5 mil morskich, to niemały koszt jednostkowego pocisku – 1,8 miliona dolarów. Działka 20

mm niszczą obiekty znajdujące się dopiero w odległości 1 mili morskiej.

Porównanie kosztów obu przeciwników wskazuje, która strona będzie musiała znaleźć sposób na ich obniżenie. Koszty zwalczania dronów Huti w ramach operacji globalnych ochroniarzy, znajdą odzwierciedlenie w kosztach transportu, które w ostatecznym łańcuchu pokryje konsument w cenach paliw.

Amerykanie swoją operację uzasadniają głównie troską o zachowanie płynności na międzynarodowym rynku paliwowym. Sekretarz obrony USA Lloyd Austin zapewnił, że poważnie traktuje to zadanie. Zaangażowanie Ameryki uzasadnia ogromna ilość potencjału wojskowego, wśród którego są: niszczyciel „Gerald R. Ford” we wschodniej części Morza Śródziemnego, oraz „Dwight D. Eisenhower” w Zatoce Adeńskiej, cztery niszczyciele i krążowniki patrolowe w rejonie wąskiej Cieśniny Bab al-Mandab.

Działania militarne w istotny sposób zakłóciły żeglugę na szlaku łączącym Ocean Indyjski z Kanałem Sueskim. Znane firmy przewozowe jak „Maersk” postanowiły zmienić dotychczasowy szlak żeglugowy, by ominąć Morze Czerwone, opływając kontynent Afryki wydłużając czas dostaw o 25 dni. Z dostępnych i przytoczonych powyżej informacji, wbrew oświadczeniom Białego Domu, nie wynika, żeby Stany Zjednoczone dystansowały się od działań na Bliskim Wschodzie, skoro cała operacja jest inicjatywą kontrolowaną przez Pentagon i przebiega z udziałem okrętów amerykańskich.

Opracowanie: Jola

Na podstawie: [en. Wikipedia.org](https://en.wikipedia.org), [YouTube.com](https://www.youtube.com)

Źródło: WolneMedia.net